わが国の自転車政策のあり方に関する調査報告書２００３

～「2025年、25%計画」の展開に向けて～

2003年3月

自転車活用推進研究会

目　　次

はじめに

「京都議定書」が2003年中に発効する可能性が高まり、温暖化防止に向けた動きが国際的に加速されようとしている。こうした動向をにらみつつ、自転車活用推進研究会では、環境に負荷を与えず、高い経済性・効率性を持ち、かつ健康の維持・増進に寄与する「21世紀にふさわしい交通手段」である自転車の総合政策の確立に向け、３年間にわたり精力的に多角的な検討を加えてきた。

国は、地球温暖化対策推進大綱（新大綱、2002年３月決定）でクルマに代わる自転車の利用促進を謳い、第７次交通安全基本計画（2001～2005年度、2001年３月決定）においても、総合的な自転車利用環境を整備する必要性を強調している。にもかかわらず、自転車を取り巻く環境は旧態依然で、一向に変化が見られず、むしろ実際の利用環境は悪化しつつあると言わねばならない。

その主たる要因は、「利用促進」という理念だけがひとり歩きし、その裏付けとなる戦略ないし総合的、一元的な政策が確立されていないことにある。当研究会はこうした認識に立ち、自転車に関する総合政策のあり方とそれを支える新たな法体系のあり方について、一定の結論をまとめ、ここに報告書として各方面に提示する次第である。

自転車の活用推進に関する総合政策とは、その走行・駐輪空間の確保、交通安全と製品安全性の確保、利用促進のための優遇措置、教育・啓発の徹底のすべてを包含するとともに、国、地方公共団体、事業者、利用者など各主体の責務を明確にしたものでなければならない。そして、これら各主体の密接な連携のもとに、施策が実施に移されて初めて、その実効性が担保されることは言うまでもない。

自転車施策は、地域のそれぞれの事情に左右される側面がある。しかし、総合施策の立案、計画には、国が責任を持って主導的役割を果たすことが重要である。地方公共団体の施策が当該地域の独自性を留意した上で実効的に展開されるためには、国の基本方針・総合政策が確立されていなければならない。中央における総合的指針の確立と、地方分権の制度的整理こそ急務との認識が、当研究会の基本的なスタンスである。

日本人の主な交通手段の分担率（平日）は別表のような割合になっている。傾向として自動車への依存が高まりつつあり、環境・健康・経済・交通の四つのＫを悪化させている。当研究会はこのような認識のもとに、自転車の活用推進に向けた総合的取り組みとして「2025年、25％行動計画」を提唱する。これは、特に都市部における生活環境の向上のため、現在15～16％にまで落ち込んでいる自転車と公共交通機関の交通分担率を、2025年時

点で25%にまで高めることを目標とする国民運動への呼び掛けである。当研究会では、この国民運動を「25・25(ニコ・ニコ)計画」と命名した。

「25・25計画」では、京都議定書第１約束期間である2008～2012年に中間的目標を設定した。物流・運輸部門のCO_2排出量比率が20%を超えている現状を考えると、人の移動という限定的な分野であっても自転車を活用してCO_2削減に寄与することは意義深いと考える。

本報告書は、「25・25計画」達成のため、法体系の整備、環境整備、戦略の立案、発想の転換など研究会で議論された提案を網羅したものである。

報告書作成に当たり、ご協力をいただいた関係者の皆様に心より深くお礼を申し上げる。また、本報告書は当研究会にオブザーバーとして参加いただいた(財)民間都市開発推進機構都市研究センター研究理事・古倉宗治氏の研究に依拠したところも多く、ここで古倉氏に謝意を表する次第である。

2003年３月

自転車活用推進研究会

＜別表＞交通分担率(全国、平日)

	自転車	クルマ	公共交通 （鉄道・バス）	その他 （徒歩・自動二輪）
1987年 （参考）	17.1%	39.3%	16.2%	27.6%
1999年 （基準年）	15.4%	43.2%	16.3%	21.9%
2008～2012年 （中間目標）	**20.0% ＜4.6UP＞**	**35.0% ＜8.2DOWN＞**	**20.0% ＜3.7UP＞**	**25.0% ＜4.1UP＞**
2025年 （25・25計画）	**25.0% ＜9.6UP＞**	**25.0% ＜18.2DOWN＞**	**25.0% ＜8.7UP＞**	**25.0% ＜4.1UP＞**

（1999年と1987年の分担率は、都市計画中央情報センターの「全国都市パーソントリップ調査」代表交通手段構成の数値を利用した）

交通分担率（代表交通手段構成）とは

ある人が１日のうちで目的を持って移動する回数を「トリップ」と呼んでいる。ひとつのトリップで、いくつかの交通手段を利用することが考えられるが、統計上、主に利用する交通手段を「代表交通手段」として集計する。集計上の優先順位は、①鉄道②バス③自動車④二輪車⑤徒歩となっており、自転車や徒歩は他の交通手段を利用しない場合にのみ、「代表交通手段」となりうる。交通分担率は、この代表交通手段としてどの交通手段（鉄道、自動車、徒歩など）がどのくらいの割合で利用されたかを、98都市それぞれ500世帯の5歳以上の人を対象に調査したもの。

自転車活用推進研究会　委員名簿

（敬称略・五十音順）

委員長	小杉　　隆	帝京大学　経済学部　教授
委員長代理	石田　久雄	省エネルギー・新エネルギー普及協議会　事務局長
委　員	足立　旬子	毎日新聞社　記者
	岡田　宏記	(株)フジテレビジョン　生活情報局情報2部　専任部長
	金城　栄一	(株)ランナーズ　ファンライド　編集長
	岸田　總太郎	天然ガス自動車フォーラム　特別顧問
	工藤　裕司	みんなの自転車の会　会長
	小林　成基	(財)社会経済生産性本部　エネルギー環境政策部
	佐藤　　誠	(株)ファッツ・カンパニー　代表取締役
	堤　　良三	街づくり自転車活用研究所　所長
	鶴岡　憲一	読売新聞社　編集委員
	西　　哲史	エコリーグ（全国青年環境連盟）　理事
	野澤　英隆	(株)損保ジャパン　企画開発部　部長
	疋田　　智	(株)東京放送　報道制作局　ディレクター
	藤村　研二	(株)シマノ　取締役広報部長
	三谷　益巳	東神開発(株)　企画開発アドバイザー
	山崎　勝哉	(株)相互コンサル　取締役
	横島　庄治	高崎経済大学　地域政策学部　教授

［2003年3月現在］

第１章　自転車政策の総合化と一元化

「クルマの運転者に道路を共用させる」　（米国自転車安全向上国家戦略）

「自転車は経済的、健康的、エネルギー的に効率の良い交通手段である」
（英国自転車国家戦略）

１．日本の現状と課題

日本の2001年時点における自転車保有台数は8,517万台で、1.5人につき１台を保有していることになる。また、自転車産業振興協会の自転車の消費者ニーズ調査報告書（2001年12月）によると、１世帯で２台以上の自転車を保有する家庭は、実に65.3％にも達する（１台は23.3％、５台以上7.3％)。これに加え、近年は年間約1,000万台が新規に流通している。保有状況に限ってみるならば、”自転車大国”と言ってよいかもしれない。

しかし、この大量の日本の自転車は、走行もままならず、本来の機能も発揮できないまま消耗品化しつつあるというのが現実だ。1997年の京都議定書合意以来、自転車の活用推進とその環境整備が急務とされながら、この５年間で自転車にとっての”朗報”は2001年の道路構造令の改正（第２章参照）程度のもので、自転車をとり巻く状況に際立った変化は見られない。そこで、まず、日本における自転車の「現在」を確認しておこう。これがすべての出発点である。

(1)　走行空間がない

「軽車両」ゆえ、本来は車道を走行すべきなのに、路上違法駐車と路上荷捌きにより車道走行ができない。一部、歩道通行可(全国で延べ約６万㎞)だが、歩行者とのトラブルが絶えない。歩行者は自転車を危険視すらしている。

(2)　機能が発揮されない

本来、時速18㎞のスピードは可能だが、歩道走行では徐行を余儀なくされている。ちなみに東京23区内のクルマの平均時速は約18㎞である。

(3)「放置」が減らない

鉄道駅周辺を中心に撤去された放置自転車は約260万9千台(2000年)。撤去費用を１台あたり5,000円(東京・台東区の場合)とすると、約130億5千万円が自治体の負担となっている。利用者のモラルの問題だが、放置の誘因者である鉄道事業者や大規模店舗などが応分の責任を果たすことが求められる。

(4) 自転車総合政策がない

現在の自転車行政は交通安全対策と放置自転車対策のみで、「活用推進」の視点が欠落した貧弱な行政である。自転車を優れた「交通手段」として位置づけ、生活環境全体を向上させる都市交通環境整備の「切り札」として活用すべきである。

このほか、安全を維持するための技術的な指針や利用者の交通ルール遵守、マナーの向上など問題点が残されている。これらは後述するとして、当研究会は以上の４点を克服すべき重要課題として提起し、新たな法体系の整備を提言するものである。当研究会は自転車総合政策の確立に向けて、米国、英国、ドイツの政策を参考とし、新たな視点からのアプローチを試みた。

２.「自転車が主役」の米国自転車安全向上国家戦略

自転車とクルマが道路を共用することで、自転車の安全な走行空間の確保を推進してきた米国で、2001年6月に官学民共同で「自転車安全向上国家戦略(National Strategies For Advancing Bicycle Safety)」が打ち出された。この戦略の特徴は従来からの道路の共用を一歩進めて、道路上は自転車優先とし、クルマは道路を共用させてもらうという発想の転換を求めている点にある。つまり、車道では自転車が主役で、クルマは脇役という考え方だ。

戦略の基本目標は

①クルマのドライバーに道路を共用させる

②自転車利用者に安全運転をさせる

③自転車利用者にヘルメットを着用させる

④法制度により自転車安全運転をサポートする

⑤自転車利用者に安全な道路や通路を供給する

となっている。

「国家戦略」と銘打っているものの、米国の公式な施策ではないが、官学民の幅広い参加により、実現性を一段と高めようという観点が貫かれていて、文書を刊行したのも国の機関である。５本柱のうち、ヘルメットの着用に関しては「個人の自由」という見解もあり、合意にいたっていないという。

この戦略は基本的には自転車走行の安全確保が目的だが、結果的には交通手段として不可欠な自転車の速度を確保するため、クルマとの車道共用によって自転車の車道走行を一段と拡充することに結びつけようとしている。自転車専用道路の確保というハード面の実現には時間を要するから、現実的な対応として、現に存在する車道を自転車の走行空間に

するという発想に基づく。自転車専用道路の確保はこれと並行して取り組めばよいという考え方だ。この発想は、自転車の車道走行は危険だから歩道に“上げる”という日本の措置とは、180度異なる。

米国では1990年ごろから自転車運転者の交通事故死亡者数が減少をたどり、2000年には690人（ピークは1987年の948人）にとどまったが、国家戦略はこれをさらに減少させようというものである（ちなみに日本は2000年で1,273人＝30日間死亡、交通事故死者数の12.2％、米国は同1.7％)。こうした自転車運転者の死亡者数の減少には、米国の自転車政策の劇的とも言うべき転換が寄与した。

それはIntermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991(ISTEA)と呼ばれる法律の制定である。1990年に連邦ハイウェイ庁のある高官は自転車と徒歩を「忘れられた交通手段」と表現したが、実際、通勤手段としての自転車と徒歩は合わせて、1980年の6.7％から1990年には4.4％にまで落ち込んでいた。この年、連邦交通省は「自転車の利用を促進するとともに、計画策定者や技術者に都市や郊外地域のための自転車・歩行者用の交通施策計画に対する需要に対応するよう督促する」という新たな交通政策を打ち出した。こうした背景で、ISTEA法が制定されたのである。

ISTEA法の目的は①経済的な効率性②環境的に健全な（大気汚染公害のない）交通システム③世界的な経済協力の醸成④省エネルギー的な生活スタイルや物的あり方の追求—とされている。

３．各州に自転車歩行者総括官設置

このISTEA法1088条は各州政府の交通省に自転車歩行者総括官(bicycle and pedestrian coordinator)という組織を設けるよう求めている。これとは別に、米国には連邦法典（US Code）という法律群があるが、第217条には「各州は、連邦資金からの配分を、州の交通省の中に置く州自転車歩行者総括官のために充てなければならない」とあり、専任の場合、連邦政府の費用負担は必要経費の80％に達している。

ちなみに、同条には「自転車利用者と歩行者に対しては、総合交通計画において正当な配慮がなされなければならない。また、道路の新設改築に当たっては、自転車歩行者の通行が禁止される場合を除き、すべての道路の適切な位置に自転車及び歩行者施設が考慮されなければならない」という項目もある。

専任の自転車歩行者統括官は現在全米32州に配置されているが、その職務として14項目が掲げられている。その主なものを拾うと、

(1)非自動車にかかわる施設、安全、教育材料、規制手段、通行空間、レクリエーションの各分野での新たな事業の計画と管理を行うこと

(2)州や大都市圏計画機関の自転車歩行者施設計画の策定を支援すること
(3)州の総合自転車歩行者交通計画の策定、(必要に応じて）見直しおよび改定を行うこと
(4)予算や予算の必要額の統括および管理を行うこと
などとなっている。

そして、総括官として成功するための資質として、
(1)非自動車交通手段に取り組み、自転車歩行者の分野に興味があり、個人的にもこれらを支持していること
(2)技術的な経験（非自動車移動手段の利用に関する技術面・計画面での技術的知識、技術情報の準備収集能力、問題解決能力、機関内部での政策決定過程と行政過程の双方での業務遂行能力)
などが挙げられている。加えて、管理能力、文書作成技術、創造力、効用についての認識なども求められる。

一方、連邦交通省には1999年現在、自転車歩行者担当の専任スタッフが10人配置され、併任スタッフが10人、さらに日常的にこの問題に取り組む12人以上のスタッフが存在している。これらの担当者は毎月１回、大統領秘書室、連邦ハイウェイ局、連邦運輸局、国家交通安全局、連邦鉄道局と会合を開いているという。

ISTEA法は1997年までの時限法だが、1998年に制定されたTEA-21st法（Transportation Efficiency Act For 21st Century）にその内容が強化され、引き継がれた。
TEA-21st法（期限は2003年まで）の目的は
①経済的な繁栄の一層の向上
②生活の質的改善(交通渋滞の解消、40億ドルの損失)
③交通安全の推進（140億ドルの損失)
④環境の質的向上、環境負荷、地球温暖化の防止
⑤国防、災害その他の危機に際しての安全保障
とされている。

TEA-21st法（21世紀交通均等法）の主な条文

1202条(c)項　自転車交通を困難にする事業や法改正を認めてはならない
3019条　自転車の公共交通機関へのアクセスを容易にする事業、駅構内や周辺の自転車の保護施設または駐車施設整備事業、列車持ち込みのための施設整備事業について、連邦の補助率を90％から95％に引き上げる
5208条　ITS高度化事業においては交通手段の選択（多様化）を容易にする事業を選択しなければならない。この選択には自転車歩行者交通への不利な影響を和らげる事業への援助を優先しなければならない

1202条(e)項	交通省長官に対して、路上教育コースを含んだ「国家自転車教育カリキュラム」を策定する権限を与え、法施行後12ヵ月以内にこのカリキュラムの写しを議会に報告。このための資金50万ドルを認める
3037条	自転車通勤を含む新しい通勤補助事業

こうした施策の展開は自転車関連の予算の増額にもみられ、1991年の17.1百万ドルが2001年には19.8倍の339.1百万ドルに膨れあがった。また、自転車のトリップ数も1990年の170万トリップが95年には300万トリップへと89％増加するという効果をもたらしたのである。

４．英国自転車国家戦略とドイツ国家自転車利用計画

英国の環境、交通、地方省は1996年に、2002年までに自転車トリップ数を96年比倍増、2012年までにさらに倍増させることを目標に、自転車国家戦略(National Cycling Strategy)を定めた。ちなみに96年当時、英国の自転車トリップの割合はデンマーク18％、スイス15％、ドイツ11％、スウェーデン10％に比べ、わずか2％と極端に少なかった。

戦略の中心的課題・成果には、「自転車の駐車と運搬のための施設を確保するよう交通機関と地方公共団体の連携を図ること」「道路空間の自転車への再配分」「国家自転車週間、グリーン通勤計画、旅行様式等の自転車利用促進事業を拡大すること」「自転車通学の児童数を倍増すること」「業務用の移動に自転車を利用することを完全に承認し、奨励すること」などと明記されている。

自転車に対する基本的認識は「自転車は経済的、健康的、エネルギー的に効率の良い交通手段であるとみられていることは正しいことである」というスコットランド政府の文書を引用する形で確認されている。また、クルマへの依存度を減らすため、「自動車の利用を伴うすべての外在的なコストをユーザーに支払わせること」と強調し、クルマから自転車への”乗り換え”促進策も掲げた。

そして、「政策の共有」という項目では、「とりわけ、地方公共団体や国でも文化の改革が必要であり、持続可能性の観点から共同作業が必要である。自転車政策が成功するかは、少数の関係者ではなく、すべての関係者により共有されることのみにより達成される。まず最初に、総合的な交通施策の一環として、自転車思考の文化を構築するキャンペーンを行うべきである」と、広範なポジションの参加が不可欠であるという認識を示している。

自転車の走行空間の確保と安全性に関する方針は第２章で触れるが、米国のbicycle and pedestrian coordinatorとほぼ同様の発想があることは注目される。それは「自転車高官の設置」だ。「すべての地方公共団体は、自転車施策を推進し、かつ、その施策形成

過程に影響力を行使しうるに足る十分な権限と財源を持つ高官（できればサイクリスト）を公認すべきである」と明記されている。
さらに、国に対しても「交通省は同様に、自転車国家戦略の目標を達成するに十分な専門性とより重い責任性を有するスタッフを用意する必要がある。あらゆる地方公共団体は自転車政策とその実施のための明確な責任と適切な人員を確保すべきである。交通省は新たな政策目的を達成するため、再配置により十分な人的資源の増加に対応すべきである」と求めている。
その後、1997年と99年に自転車国家戦略の実施状況が報告されたが、現在、１万人規模の自転車に対する国民意識の変化、健康への寄与、自転車の限界距離などに関する調査研究が進められているという。これにより、2003年以降2012年までの第２ステップに向けた新たな戦略が練られることになる。

ドイツでは2002年5月、政府が同国初の「国家自転車利用計画2002-2012」を承認、公表した。100ページにおよぶ計画書によると、主に法律、観光、調査、経済、広報活動の面から、自転車交通の改善が行われるよう、これらを重要項目として挙げている。
法体系の整備に関しては、クルマの一方通行道路において、自転車は対面交通ができるよう、市町村が率先して自転車に道路を解放することを求めている。また、長期目標のひとつとして、10年間で自転車道やレーンを増設・連結して、自転車長距離道路網をドイツ中に張り巡らす計画（D-Netz）を掲げている。
この国家計画の実施にあたり、政府は毎年1億ユーロの予算を投入するとともに、自治体にも主に道路建設に適用される地方公共団体交通融資制度（年間約16.8億ユーロ）を活用するよう求めている。
これらの施策により、自転車の利用率を現在の約12％から2012年には27％に引き上げることをめざす（すでにミュンスターやフライブルクなど一部の都市では30％以上に達している）。この計画を民間からはADFC（全ドイツ自転車クラブ）がサポートするが、ADFCは長距離鉄道列車への自転車の持ち込みをさらに拡充するよう求めている。

５．提言

欧米の自転車施策を点検してみると､自転車の利用促進と走行上の安全確保のためには、政策を一元化するとともに、担当・責任部署を一ｶ所に集中させることが重要であることがわかる。同時に、クルマを抑制（速度を含めて）し、自転車に置き換えるという視点も貫かれている。
これに対し、日本では交通安全、放置自転車対策にかかわる法律は個別に存在しても、

「利用促進」を視野に入れた総合的な法体系はない。この状況では自転車はいつまでたっても、「注意」すべき、あるいは「排除」すべき存在から抜け出すことができないだろう。

しかし、自転車の持つ利点と効用に着目すれば、このような”封鎖的”な扱いは、極めて不合理と言わねばならない。自転車の持つ交通手段としてのメリット——経済的かつ健康的、環境に負荷を与えない、省エネルギー効果、適度のスピードと自在性など——はすでにあまねく理解されているにもかかわらず、総合的・一元的施策不在のため、その利用促進の途は閉ざされてしまっている。この不幸な、言い方を換えれば時代錯誤的状況を打破するには、現行法規、担当・責任部署を含めて全面的に見直し、新たな自転車総合政策を構築しなければならない。

この総合政策を立案するにあたり、最優先されるべきことは、交通手段としての自転車の位置づけである。温暖化・エネルギー問題、交通事故の多発、渋滞などによる経済的損失などの観点から、現在の”クルマ社会”は軌道修正を迫られている。欧米でみられるように、交通の軸を公共交通と徒歩・自転車に移す動きは今や大きな潮流といってよい。

こうした認識のもとに、交通手段としての自転車の位置づけが明確になれば、現行の政府の対応は自ずと新たな枠組みに変更せざるをえない。自転車対策を抜本的に見直し、以下の項目を盛り込んだ自転車新法の立法化を提言する。

①新法では自転車を「環境」「経済」「健康」に適した「交通手段」（４ｋ）として明確に位置づけたうえ、自転車の利用促進を目的にした国レベルの総合計画を策定するよう義務づける

②上記総合計画には、「利用促進」「走行環境整備」「交通安全」「放置対策」のすべてを盛り込む

③自転車担当主務大臣を任命して、関係省庁(内閣府、国土交通省、経済産業省、環境省、文部科学省、厚生労働省、総務省、警察庁など)の自転車施策を調整するポジションを規定し、その部署の予算と権限を明確にする

④地方公共団体は国の総合計画に沿って、地域の実情に応じた総合計画を策定することができる

⑤新法には達成目標年次交通分担率を明記し、順次見直していく

⑥新法は時限立法とし、情勢の変化に伴い新たな法律に引き継ぐ

第２章　道路の再配分で走行空間を確保

「道路上ではクルマと自転車は同等の権利と義務がある」
（米国ネバダ州車両法）

「自転車利用者が正当な、かつ価値ある道路利用者として位置づけられることが必要」
（英国自転車国家戦略）

１．日本の現状と課題

①「軽車両」であるはずの自転車が、日本ではなぜ歩道を走行しているのか。
②日本の道路はなぜクルマ優先なのか。しかも、なぜ、市街地の制限速度が40km/hないし50km/hも許されているのか。
③路上の障害物（違法駐車、荷捌き車）はなぜこんなに多いのか。

こうした国民の素朴な疑問に、政府は明確な回答を示さないばかりか、現状をただ傍観するにとどまっているように思われる。こうした政策、あるいは無策の結果、自転車は走行空間を奪われ、本来の機能も発揮できずにあえいでいる。

自転車が歩道に上がったのは、車道上での自転車関係の交通事故死者数が急増していた1978年（昭和53年）の道交法改正（第63条の4追加）以来である。安全な走行空間を確保するには、自動車と自転車の走行空間を区分けすることが理想である。しかし、自転車専用道の整備に時間がかかるため､自転車を条件付きで歩道に緊急避難させることになった。

これにより、自転車関係の死亡事故は減少したものの、年間1,000人前後で安定してしまい、諸外国に比べると異常に高いレベルで推移し、統計がある国の中で自転車運転者の交通事故死者数はトップである。諸外国に例を見ないこの緊急避難措置は、この25年間、据え置きのままである。その結果、新たに歩行者ないし車椅子利用者と自転車の事故が発生、その数は増え続けている。

また、欧米を中心にクルマの使用抑制が世界的傾向にあるにもかかわらず、相変わらず日本ではクルマが増え続け、道路を独占している。EU域内では市街地におけるクルマの時速を30km/h（テンポ30）に制限する動きが見られるが、日本は依然として40-50km/h。この状況を変えようという議論すら、政府内には起こっていない。

一方、路上違法駐車や路上荷捌きに関して、最近、交差点付近の路上を赤く塗装するなどして駐車違反地域を目立たせ、取り締まりを強化したり、荷捌き場の整備費用に助成する制度を設けたりしているが、全体としていっこうに改善されない状況が続いている。こ

うした路上の障害物が自転車にとって危険きわまりない存在であり、野放し状態にある路上における商品陳列などと同様、事故誘発の要因となっていることを、当局はどこまで理解しているだろうか。適切な対処を認識し、理解していながら、予算や人員の関係で徹底できないのであれば、放置自転車対策同様、市町村に対応を委ねることができる仕組みに変えることが必要ではないか。

2001年の道路構造令の改正で、クルマおよび自転車の通行量が多い主要道路（新設または改築）への自転車道の設置を義務づけたり、生活道路における蛇行車道の設置などさまざまな工夫が可能になった。この上は、既存道路において自転車の走行空間の確保を急がねばならない。そのためには、道路空間をクルマ、バスなどの公共交通、自転車に再配分することが不可欠である。再配分とはつまり共用することだ。

欧米では現在、車線を削減して、その分、LRT、自転車、歩行者に充当する道路の再分配が急ピッチに進行しているが、この施策がそのまま市街地の活性化、街づくりにも結びついている。日本では「省エネ対策は十分やりつくし、あとは乾いたぞうきんを絞るような状態」とよく言われるが、運輸部門のCO_2が増え続けていることを考えれば、クルマの抑制こそ、最後の省エネ対策と考えることもできよう。それが経済再生にもつながることを欧米のケースは示している。

２．専用道より「共用」が現実的

下の表は日本の道交法に相当する米国ネバダ州車両法の一部である（米国では州法で対応）。これによると、自転車は道路上ではクルマと対等で、同等の権利と義務があることがわかる。一部の規定では自転車の方が優遇されている。

ネバダ州車両法

＜クルマのドライバーの義務＞

①自転車通行に対する妨害行為の禁止
②追い越し、追い抜きに際して、自転車運転者に対する危険を回避する安全確認義務
③自転車専用道路及び自転車専用レーン内での駐停車、立ち入り、運転等の禁止、及び通り抜けの禁止
④自転車専用道路及び自転車専用レーンの自転車通行優先（一般車がこれをクロスする場合、車線変更する場合等は自転車が優先）
⑤自転車乗車中の人に対して衝突防止のための細心の注意を払う義務、危険を知らせる警笛の発出義務

＜自転車利用者の義務＞

①自動車通行に対する妨害行為の禁止

②自動車を追い越し、追い抜きの際の安全確認義務

③車両法に関し、特別の規定以外については、自動車の運転手と同等の権利を有し、義務を負おう（原則として自動車と同じ扱い）

④その他（固定座席及び定員外での乗車禁止、片手運転すら難しくする荷物の積載、背負い等の禁止等）

⑤道路の右側端の通行義務（左折時は除く。左折時は中央レーンを通行可）

一方、ニューヨーク市の自転車走行空間の現状(1997年)と計画距離をみると、97年には専用道または専用レーンが103.5マイルなのに対し、クルマとの共用道(share the road)は15.5マイルにとどまっていたが、98年以降の計画を含めると、前者が215.5マイル(23.3%)で、後者が693.5マイル(76.3%)と、今後は全面的に共用道で対応する姿勢がみられる。米国でも自転車専用道、専用レーンを確保する余地がそれほどないということだ。

このように、自転車とクルマが道路を共用している米国で自転車運転者の交通事故死者が減少していることは第１章でも述べたが、他の国と比較すると、次の表１のようになる。

表１．世界の自転車事故死者数

国　名	1999年の人数（割合）	国　名	1999年の人数（割合）
日本	1,374　(13.2)	チェコ	142　(9.8)
トルコ	1,325　(20.7)	ベルギー	122　(8.7)
米国	750　(1.8)	スペイン	120　(2.1)
ポーランド	683　(10.1)	オーストリア	68　(2.3)
ドイツ	662　(8.5)	カナダ	68　(2.3)
イタリア	365　(5.8)	フィンランド	63　(14.6)
フランス	324　(3.8)	デンマーク	59　(7.8)
韓国	302　(2.8)	スウェーデン	45　(7.8)
ハンガリー	204　(15.6)	ポルトガル	41　(2.1)
オランダ	195　(17.9)	スイス	41　(7.0)
英国	173　(4.9)	オーストラリア	40　(2.3)

出典：IRTAD(International Road Traffic and Accident Database=OECDの機関)Accident Dataより作成。1999年の死者の人数順に掲載。人数は30日間に死亡した者の数に換算されている。統計上示されている国は上記以外ではニュージーランド、アイスランド、ギリシア及びルクセンブルグである。( ) 内はその国の全交通事故死者数に対する割合(%)。

３．自転車の増加は安全と両立

英国の自転車国家戦略でも「既存の道路の活用」に触れ、「分離した自転車ルートはある地域では重要な要素であるが、もし自転車が普通の道を自由に走行できないなら、限られた使用にしかならない。交通緑書1996年では新しい道路の建設を考えるよりは、既存の道路を活用することであるとしている。このことは、バスおよび自転車優先、クルマの低速度制限、交通安全計画、情報提供技術、そして強制力のある規定を含めた交通管理の役割が増大していることを意味する」と述べている。

そして、「自転車優先の思考」を導入すべきであるとして、「総合的にいうと、自転車にやさしいインフラの創造は、複雑な、または高価な交通管理手段を必要とするものではない。それよりも、自転車が道路管理の主役であるとの思考、態度および優先思想（が必要）である」と、明快に言い切っている。さらに、将来的には「自転車にやさしい交通管理や設計を先取りすることにより、自動車の容量を考慮することはやめにする必要が生じよう。自転車は車より道路容量の一層の高い効率的な使用をもたらす」という見通しを示した。

クルマの速度制限に言及した部分では、「過度の自動車のスピードは自転車利用者や他の道路使用者にとって主たる障害である。道路は人々が生活し、働き、子供の遊び場として認められている。技術的な対応や教育、強制等を通じた速度の低下や乱暴な乗り方の削減は、自転車にやさしいインフラを生み出すために不可欠である」と、道路の交通機能以外の機能に関心を向けるよう求めている。

これに関連して戦略は「いくつかの政府機関は道路の安全性の目標に合わないことを恐れて、自転車施策を推進することをやめさせるようにしてきた。しかし、これらの町の経験や諸外国の経験により、自転車利用の増加は道路安全の目標と両立する。歩行者も自転車奨励策により、利益を受けている。環境的には持続可能な、しかし弱い道路利用者の動きを封ずるよりは、危険性の原因を軽減することに留意されなければならない」と、政策変更を迫った。そして、結論として「自転車利用者が正当な、かつ価値ある道路利用者として位置づけられることが必要であろう」と述べている。

こうした戦略の展開による成果として、①道路空間は多くの場合、自家用車から、バスと歩行者を統合した形で自転車利用者に配分されなければならない②自転車利用者がいつ、どこで、どのように負傷するかの、より詳細なデータとより高度な分析が要求される—といった政策目標を示した。

４．提言

「日本では自転車はどこを走ればよいのか」——という設問に国民の多くは即答できな

い。「車道」「歩道」「どちらでもよい」と回答は分かれるが、このうちでは正解は「車道」だけだ。もうひとつ、「”自転車通行可”の表示がある歩道」が加わる。自転車専用道がほとんど存在しない実情ではこの２つの選択肢しかない。「自転車通行可」の歩道でも、「歩行者優先」で、かつ「徐行」である。

しかし、法律的には常識であるはずのこれらのルールは、知られていないために守られないことが「常識」になっている。また、都心部において実際に車道を走ることができるだろうか。

この実態が意味するところは、自転車政策の不在である。自転車が存在意義を示すことができるのは、本来の機能が発揮できる走行空間があるということに他ならない。走行空間は自転車の市民権そのものである。しかし、日本では現状において自転車に市民権は与えられていない。

当研究会は以上の検討を踏まえて、自転車の走行空間の確保に関して、制定されるべき自転車新法のなかに自転車の活用推進に資する国と自治体の計画を策定すべきことを定め、その総合計画立案項目に次の観点を盛り込むことを提言する。

①原則車道走行に向けて、道路区分の再配分(クルマ、自転車、バスの共用)、および自転車走行区分の明確化

②上記により、道交法第63条の４(普通自転車の歩道通行)の段階的廃止を検討

③自転車、バス走行空間におけるクルマの駐停車と荷捌きの禁止

④路上有料駐車施設(コイン式パーキングメーター)の廃止

⑤市街地における車の速度を30㎞/h以下に制限

⑥生活道路へのクルマの進入制限

⑦道路上における歩行者・自転車に対するクルマ運転者の義務を自動車教習所等において、徹底的に教育すること

第３章　放置誘因事業者に駐輪場設置を義務化

「すべての主要施設において自転車の駐車が可能となるようにする」

(英国自転車国家戦略)

「駅構内や周辺の駐輪場整備事業、列車持ち込みのための施設整備事業について、連邦政府の補助率を90%から95%に引き上げる」

(米国TEA-21st法)

１．走行と駐輪は表裏一体

内閣府の調査によると、2000年に全国で撤去されたいわゆる放置自転車は260万9千台(撤去実施635市区町村合計)。うち、138万3千台(53.0%)が所有者に返還され、111万2千台(42.6%)が廃棄された。一方、鉄道駅周辺の放置自転車は2001年で54万1千台(うち東京都内18万台)。駅周辺の放置はここ数年減少傾向にあるものの、50万台以上という数字は深刻である。

こうした放置は自転車に対するマイナスのイメージを醸成している。前出の自転車消費者ニーズ調査によると、70.9％の人が「放置自転車など、歩行者にとって迷惑な存在だ」と回答。一種の社会問題として、マスコミに取り上げられるケースも増えている。

現行自転車法は放置自転車を「自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう」と規定している。その放置が多い理由はひとつには、駐輪を認められていない場所に利用者がカギを掛けたまま置いてしまうためだが、もうひとつ、適切に駐輪する駐輪場なり駐輪スペースがないことを物語る。

内閣府の調査では2001年時点で駅周辺にある駐輪場の収容能力は374万9千台分となっているが、これはあくまで収容能力であって、平均稼働率は70％程度と言われる。原因はいくつか考えられるが、最大の理由は「放置しておいてもめったに撤去されないから」と利用者が考えているためではないか。駐輪場のなかには駅から500m以上離れているものが100ｶ所程度ある。こうした遠い「周辺」の駐輪場の稼働率は48.8％。ところが、駅から100m以内にある約6,500ｶ所の駐輪場の稼働率も74.4％にとどまっている。駅舎内、あるいは隣接した便利な駐輪場が整備されていたとしても、わずかな時間と手間、そして料金負担を惜しんで放置する利用者は後を絶たないことも事実だ。

放置自転車の実態を視察した限りでは、「放置してはいけない」旨の表示は散見されたも

のの、駐輪場の場所や情報について判りやすく表示しているケースを発見することはできなかった。自動車用駐車場については、都市部において比較的容易に発見できるよう表示されているのに対して、自転車は「どこに、いくらくらいで、一時駐輪も可能な」駐輪場があるのかアナウンスされていない。放置者が「ダメだというなら、いったいどこに置けば良いんだ」と言うことにも一理あると言わざるを得ない。

近年、自転車用コインパーキング施設が登場し、駐輪場経営に乗り出す民間企業も増えつつある。徹底した取り締まり、好立地のスペース、利用者への周知といった条件がそろえば、駐輪場経営は産業として自立する可能性が高い。民間企業が経営する駐輪場を国や自治体が宣伝できない、といった悩みもあるが、そもそも一部の自転車利用者のために税金を投入しなければならない実態を考えれば、受益者負担の原則に立ち返ることのできるコインパーキングシステムの積極導入は、ＰＦＩ事業として検討する価値があると考える。

いずれにしても、自転車の利用(走行)と駐輪は表裏一体だから、駐輪場の確保は推進されなければならない。自転車法第５条は「地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買い物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする」という規定を掲げているに過ぎない。

これに対し、前述した英国の自転車国家戦略には「すべての主要施設において自転車の駐車が可能となるようにする」ことを目的に、「地方公共団体が民間部門と共同で駐車施設を供給すること」と明記されている。そして、地方公共団体に対し、自転車政策の立案に当たり、「地方の基準として、新規の開発で自転車駐車施設、その他の施設があるか」「公共交通機関とのリンクがあるか(駐輪場、自転車の持ち込みなど)」などの項目をチェックするよう求めている。

走行空間とともに、駐輪空間が存在しなければ、自転車の利用促進はおぼつかない。欧米の自転車政策はこの視点を明確に貫いている。その財源に関しても米国のTEA-21st法3019条は、自転車の公共交通機関へのアクセスを容易にする事業、駅構内や周辺の自転車保護施設または駐輪施設整備事業、列車持ち込みのための施設整備事業について、連邦政府の補助率を従来の90％から95％に引き上げる、と規定している。

これに対し、日本では「国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる」(自転車法第15条)という助成措置にとどまっている。

2002年３月の当研究会報告書でも触れたが、大量の資金がかさむ大容量駐輪場の整備に尻込みする前に、安価に設置できるコイン式の駐輪ラックなどの配置により、現状の放置はある程度削減できるから、可能なことから対処していくことも必要である。

２．鉄道事業者に駅前駐輪場付置義務

東京・豊島区が2002年に池袋駅前で自転車を放置した人を対象に実施した調査では、約７割が「鉄道利用目的」と答えた。鉄道事業者はこの事実を確認しなければならない。駅前に放置自転車が多く存在したなら、その大半は鉄道事業者の収入を支える顧客の行為であることは明白と言えよう。しかし、この放置誘因者である鉄道事業者はほとんど対策を講じることなく、負担を自治体に押しつけている。顧客に駅まで自転車を利用することを禁止できないのであるならば、鉄道事業者は自ら顧客のために駅前に駐輪場を整備する責任が生じる。自治体の放置対策への積極的な協力が求められているのである。

鉄道事業者は、全国2,587ｶ所で計94万5,600㎡分の駐輪場用地の有償・無償の提供、276ｶ所、10万5,000㎡分の自社経営駐輪場設置など､それなりの努力を強調している｡しかし､実は切迫した需要地においては､｢提供できる土地が不足している｣､｢地代が高く損をしてまで駐輪場にできない｣､｢本体の経営が苦しく整備費用の負担ができない」といった留保をつけて対応していない。比較的条件が揃っている駅においては整備が進んでいることは事実であっても、自治体と周辺商店街などと一体となり、当事者の一人として真剣に検討する姿勢が見られない地域で、厳しい批判にさらされていることは周知の事実である。

2002年３月の報告書でも詳細に述べたように、自治体はかねて鉄道事業者に対し、こうした主張をぶつけてきたが、自転車法の不備ゆえに事態はいっこうに改善されていない。東京・豊島区が鉄道事業者を対象に撤去１台につき3,000円の放置自転車対策税(仮称)を課税する構想を打ち出した背景には、それなりの経緯があることを認識すべきだろう。

自転車法第５条第２項には「鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸し付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない」とある。

しかし、全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連)が2001年に実施したアンケート調査によると、鉄道事業者の自治体への協力はほとんど見られず、上記条文が死文化していることがわかる(2002年３月の当研究会報告書参照)。また、自転車法には、国と地方公共団体、自転車利用者、自転車製造業者の「責務」は掲げられているものの､｢鉄道事業者の責務」はどこにも見当たらない。

これに反し、百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場など「大量の駐車需要を生じさせる施設」(同法第５条３，４項)には、駐輪場の設置を求めているが、鉄道駅は除外されている。54万台という駅周辺の放置自転車は、まさに「大量の駐輪需要」そのものではないか。このことは明らかに実態を無視していると言わねばならない。

EU内では、鉄道利用客を増やすため、鉄道事業者が自ら積極的に駅前なり駅舎内に駐輪

場を設けているが、公共交通利用促進のためにも、駐輪場に着目すべきではないか。

３．提言

自転車の利用促進にあたり、「放置」を削減することは緊急の課題である。それは歩行者、車椅子利用者などの通行を妨げているばかりでなく、その撤去、移送、保管に自治体は莫大な税金の投入を余儀なくされている。また、街の景観にも悪影響を及ぼす。放置自転車は自転車に対するイメージを悪化させるだけにとどまらず、利用制限・抑制に向けた動きのきっかけになることも懸念される（実際、自転車通勤にクレームをつけた自治体の首長も存在する）。

自転車利用者の責務（第７章）もさることながら、駅周辺の放置の実態にかんがみ、誘因者である鉄道事業者は率先して駅前に顧客のための駐輪場を設置する義務がある。それが適切な駐輪へと利用者を誘導する第一歩と考える。福岡市の市営地下鉄では定期券と連動した駅前駐輪場の利用を促進しており、こうした公共交通と自転車利用をリンクさせる発想に早急に転換すべきだろう。

また、国はクルマに代わる交通手段として自転車を位置づけるのであれば、駐輪場施設整備事業への補助を格段に拡大すべきである。繰り返すが、駐輪空間のない自転車利用促進策は存在しない。

以上を踏まえて、制定されるべき自転車新法に次の項目を盛り込むことを提言する。

①鉄道事業者の社会的責務として、駅前駐輪場設置の義務化を明記する

②国は大量の駐輪需要を生じさせる施設の駐輪場設置を促進し、需要量を５年以内に充足させるため、土地の確保と駐輪設備の整備に80%以上の補助を行うこと

③鉄道事業者は、自転車の利用促進と放置削減を図るため車内への自転車持ち込み制度を早急に検討し、実施すること

＜別項＞

「放置」削減をめざす循環利用としての共有自転車の普及

「共有自転車に置き換えれば、２人で１台の自転車でまかなえる」
(東京・台東区CCS社会実験)

「自分の自転車からレンタルへの乗り換えが11%」
(高松市RCS事業)

１.「保有」から「使用」へ

自転車産業振興協会の自転車の消費者ニーズ調査報告書(2001年12月)によると、第1章で触れたように、1世帯で２台以上の自転車を保有する家庭は、実に65.3%にも達する(１台は23.3%、５台以上7.3%)。これが国民1.5人につき１台の保有の内実である。保有台数からみれば、日本は中国、米国に次いで第３位、国土面積と対比すると、日本の“自転車密度”はきわめて高い。

一方、自転車利用者が実際に走行している時間は、一般に１回当たり平均10分から15分と言われる。残りの時間は自転車としての機能を発揮しないまま、どこかに置かれている。自宅や駐輪場に置かれているものを除き、その大半が放置自転車として、路上を占拠しているのが実情だ。放置の実態は第３章で述べたが、自転車を資源として有効に活用し、その価値を十分に生かすという観点から、自転車を利用者が共有し、「所有」から「使用」に力点を移そうという動きが各地で広がっている。結果的に自転車の総量を抑制し、放置を削減するという発想もこの中に含まれている。EUなどで浸透しつつあるカーシェアリングの自転車版ということができよう。

共有自転車は自転車を「公共財」として位置づけ、地域住民が登録したうえ、自由に使い回すことを主眼にしている。この方式が普及すれば、個人が自転車を所有する必要もなく、駐輪場利用料金も負担しないで済む。多数の人が循環利用するから、利用効率があがり、結果として、少ない台数で利用頻度を高めることができる。

こうした共有自転車の方式は借りた場所に戻すレンタ・サイクル・システム(RCS)と複数のサイクルポートに乗り捨てることができるコミュニティ・サイクル・システム(CCS)に大別される。東京・練馬区のRCS「ねりまタウンサイクル」に関しては、2002年３月の報告書に詳述したので、2002年11月に行われた東京・台東区でのCCS社会実験(国交省)を例に、共有自転車の方向を考えてみたい。

２．潜在需要多い共有自転車

この社会実験は2002年11月から１ヵ月間、台東区内の一定のエリア（面積１㎢）で実施されたもので、同エリア内に在住、在勤、通学するモニター284人が参加、130台のリサイクル自転車を使って行われた。モニターには12ヵ所設けたサイクルポートに設置されたキーボックスを開けることができる磁気カードがあらかじめ渡され、モニターはカードでカギ(すべて同一)を取り出し、ポートに置かれた自転車を借り出す。サイクルポートは24時間利用可能だが、モニターは12ヵ所のポートのどこかに自転車を戻さなければならない。

このカードにより誰が､どこで自転車を借り､どこへ戻したかというデータが得られる。これを集計した結果、1ヵ月間ほぼ毎日利用した人は4%､10～19回が13%､5～9回が24%､1～4回が21%、１日平均では約100人が利用したということがわかった。利用率はかならずしも高いと言えないが、これは対象エリアが狭く、サイクルポート数も少なかったためとみられる。

一方、このデータから利用者総数に対し、その半分の台数の自転車でまかなえることも判明した。つまり、共有自転車に置き換えれば、２人で１台の自転車があればよいということを意味する。規模を拡大すれば、１台当たりの利用者数はさらに増えることも推測される。また、自転車の走行時間は１回につき「10分以内」と答えた人が62%を占めた。

また、CCSを本格導入した場合の効果についてモニターに聞いたところ、

①自転車の盗難・損害の心配が減る

②自転車に乗る機会が増える

③自転車に対するマナー・モラルが向上する

という回答が多かった。

今回は実験だったので無料だが、本格導入した場合の利用者の負担額を尋ねたところ、今回と同様のサービスレベルなら平均で月額676円、サービスレベルが今回より向上(サイクルポートの配置の改善、対象エリアの拡大など)した場合は同952円という水準になった。つまり、ある程度の利便性とサービスが提供されれば、月額1,000円程度の負担で共有自転車を利用したいという層がかなり存在することを物語る。

このほか、モニターの意識の変化をみると、実験前と実験後では､｢決められた場所に必ず停めるべきだと思う｣｢歩道上に自転車を放置することをやめようと思う｣｢他人の放置が気になる｣｢自転車走行ルールを守ろうと思う｣という回答が実験後、相当数増えたことがわかった。ここには、公共自転車を利用しているという意識が自分の私有自転車に乗っている場合と異なるという側面も伺える。

高松市では2001年５月から２ヵ所のサイクルポートでRCS事業を開始したが、2002年５月からポートを２ヵ所増やし、400台の自転車で対応している。利用者は当初の２ヵ所だけで１ヵ月あたり約8,010人(2001年度)に達したという。利用料金は１ヵ月2,000円、３ヵ月

5,500円だが、ここでは１日利用(100円)が多い。共有自転車を利用する以前の交通手段について利用者に聞くと、徒歩が52%と最も多いが、次いでバス・鉄道21%、タクシー13%と公共交通からのシフトも目立つ。さらに自分の自転車も11%あり、約１割は自分の自転車からの乗り換えであることもわかった。

こうした自治体のRCS、CCS事業に刺激されてか、JR西日本、阪急電鉄、泉北鉄道など関西の鉄道事業者がビジネスとしてのRSC事業に乗り出した。いずれも将来、CCSへの移行を視野に入れているようだ。自治体の事業同様、鉄道事業者の試みもかなりの需要があり、自転車が足りない状況もまま見られる。この実態は公共自転車に対する潜在需要がかなり高いことを裏付けるものと言えよう。

３．自転車に対する意識の多様化

こうした傾向は自転車に対する意識の多様化の反映、と言ってもよい。

自転車の利用方法を大別すると、
①自分の気に入った比較的高価な自転車を楽しみながら乗り回す層(私有優先)
②比較的安価な自転車を自宅に置き、必要に応じて利用する層(従来型)
③駐輪場料金を負担せず、必要な場所でそのつど借りる層(レンタル)
に分類できる。

②が圧倒的多数派で、①、③はまだ少数派だが、②のグループが①や③のタイプに分化していく流れが最近見られるようになった。

この趨勢を見定めるならば、公共(共有)自転車のあり方について、国はより意欲的に取り組むべきではないか。自転車の利用促進とは保有台数を拡大することではなく、使用(利用)の頻度を高め、その距離を延ばすことである。各地で行われている共有自転車の試みはその潜在需要の多さにもかかわらず、ポート用地の確保、システム開発の費用などネックに足を取られがちである。

政府の「循環型社会の形成の状況に関する年次報告」(平成13年度)には、自転車の廃棄(放置を含む)の実態とその再利用、再資源化の実績が記されている。確かに、これも循環利用と言うことができるが、放置自転車の再生利用を含む共有自転車、および多数の人間が１台の自転車を共同で使用する共有自転車も、循環利用と位置づけられてしかるべきである。

また、同報告は個人向けリース・レンタサービスの一例として、家電製品を取り上げているが、当然、不特定多数(登録者)が循環利用する共有自転車もこの範ちゅうに入れても何ら支障はないと思われる。共有自転車は循環型社会の形成に向けた象徴的システムと言うこともできるのではないか。

第４章　自転車通勤の奨励で活用推進

「自治体としての利点は(自転車は)クルマ依存社会に起因する環境、交通、健康、土地利用および安全の諸問題を軽減できる」　　（米国連邦政府）

「職場に酸素いっぱいのフレッシュな頭脳で到着し、仕事の開始に必要な適度の興奮を提供する。自転車通勤者は特に敏捷になっており、バス通勤者と比較しても、理想的な労働者の状態になっている」
（米国Bicycle Source Com）

１.「環境」だけでない効用と利点

2000年の国勢調査によると、日本人（15歳以上）の通勤・通学交通手段は、「自転車だけ」が12.1％で、1990年の12.9％に比べわずかに減少している。これに対し、「クルマだけ」は1990年の37.2％から2000年には44.3％へと大幅に増えた。マイカー通勤が増えてきた原因についてはさまざまなことが考えられるが、自転車通勤が増えない理由は、走行環境の劣悪さもさることながら、自転車の持つ利点に関する認識が国民に浸透していないためと思われる。

自転車産業振興協会の自転車の消費者ニーズ調査報告書（2001年12月）によると、「自転車を利用していない理由」として、「自転車の距離でも自家用車を利用しているから」という回答が53.7％と最も多かった。

自転車の利用を奨励している米国では官民挙げて自転車の効用を訴えている。それぞれ力点の置き方は異なるが、まとめると次のようになる。

＜連邦政府＞

①多くの場面で人の寿命を延ばす。
②健康管理のコストを削減する。
③汚染の軽減費用を削減する。
④石油の購入費用を削減する。
⑤公共団体としてのメリットとして、自動車依存社会に起因する環境、交通、健康、土地利用および安全の諸問題を軽減できる。

＜歩行者自転車情報センター（政府出資）＞

①健康上の利益（継続して運動することによる心臓病、脳卒中その他慢性病の危険性の減少、ヘルスケア費の削減、生活の質向上が図れる）
②交通上の利益（個人トリップの４割は２マイル以下。これを自転車に代えて自動車の渋滞、時間と燃料の浪費、公害、ストレスの解消等が図れる）
③環境上の利益（一酸化炭素及び窒素酸化物の排出による大気汚染の削減ができる）
④経済的利益（家計の13％は車の出費であり、年平均で5170ドルの費用が120ドルになり、大きな利益が出る）
⑤生活の質の利益（都市生活に無形の利益をもたらす。自転車が盛んな地域は居住、ビジネス、観光等にとって安全でやさしい印象を与える）

＜カリフォルニア州交通省＞

①快適である。
②運動になり、ジムに行く必要がない。
③燃料費等のお金が節約できる。
④短中距離ではしばしば自動車より速く到達し、時間の節約になる。
⑤維持が簡単である。また、駐車場を探す苦労がなくなる。
⑥環境にやさしく汚染側（part of problem）から解決側（part of solution）に回れる。

＜Bicycle Source Com（民間自転車愛好団体）＞

①	フィットネス	自転車はもっとも効果のある運動手段であり、道路上での自転車こぎは、足、腕、肩、背中などの運動を同時にこなせる。週に１度の健康フィットネスとは全く異なることが理解される。
②	生産性	心理的な大きなメリットとして、職場に酸素いっぱいのフレッシュな頭脳で到着し、仕事の開始に必要な適度の興奮を提供する、自転車通勤者は特に敏捷になっており、バス通勤者と比較しても、理想的な労働者の状態になっている。
③	金銭の節約	自転車通勤はもっとも安上がりな通勤手段である。自転車を購入するのは、大量交通機関を利用するより、はるかに節約となる。アメリカ自動車協会によると、一人乗りでの乗用車は１マイル当たり約37セントの費用が必要であり、また、自転車利用は、自動車保険、ガソリン、タイヤ、駐車場、乗車券、免許などの費用を節約できる。自動車会社に寄付をするより、芸術作品、宇宙関連の書物やパソコンを購入した方がはるかに個人にとって有益である。

④	時間の節約	日常生活から離れてジムに往復する時間、自転車こぎの時間を節約できる。通勤途上での鉄道駅での待ち時間、駐車場探しの時間を節約できる。近距離での通勤であれば通勤の時間も短くなる。
⑤	公害の解決	自動車での短距離通勤での単位マイル当たりの公害は長距離の通勤に比較して３倍も高い。自動車の利用抑制は、ベンゼン、シアン化合物、鉛、一酸化炭素、炭化水素、いおう酸化物などの排出を軽減する。
⑥	公共費用の削減	自動車ユーザーは道路のためにガソリン税等を支払っているが、道路建設、管理、駐車場、交通警察、交通事故の損失など、さらにコミュニティの持ち出しはある。これを少しでもなくすることは、社会福祉などに回せる余裕を生ずる。
⑦	世界と自分自身の救済	どんどん減少している化石燃料を最も非効率的な交通手段に使用するような問題発生側ではなく、問題解決側にまわることができる。子供たちを害する息苦しい汚れた排気ガスを不必要に排出する代わりに、新鮮な空気を吸いながら通勤できる。余計な金を車に使わず、もっと芸術など有益なものに使用するとともに、住宅取得、子供の大学進学などにも充てることができる。

このほか、連邦政府は国家自転車歩行者調査報告書において、自転車利用者のみならず、自転車通勤者を抱える経営者・雇用主にも多大なメリットをもたらすと強調している。

①組織ぐるみでフィットネスへ取り組むことは企業イメージの向上に貢献する。
②被雇用者の個々の健康状態の改善に寄与する。
③個々の職員の充実感や生産性の向上につながる。
④職員の無断欠席、転倒、負傷、健康費用の減少がある。
⑤通常の職員の健康フィットネスのための高いコストが、自転車通勤の奨励により、従業員の健康の向上コストとしては効果的なものに取って代わることになる。このような促進プログラムを実施し、シャワーやロッカーと駐輪施設を提供することは、相対的に安価でかつ高い見返りがあるものである。

２．提言

米国の数値を盛り込んだ具体的な訴えかけに対し、日本の国、自治体の呼びかけは以下のように極めて抽象的で、説得力に欠けている。

＜日本の自転車利用奨励の視点＞

	内　　　容	出　所
①	優れた交通手段である自転車をもっと利用しよう。排気ガスも騒音も出さない自転車は、環境にやさしい交通手段として大いに注目されています。	国土交通省の自転車施策ホームページ
②	環境面の負荷が少ない自転車を交通手段の一つとして見直していきます。（なお、「時間的に自転車の方が効果的な場合が多いのが現状です。」と現状を述べた部分もある。）	東京都「TDM東京行動プラン」パンフレット
③	誰もができる今日からできる、地球にやさしい生活しよう。自動車の使用は控え、電車やバス、自転車を利用しましょう。	杉並区環境行動指針公報
④	環境にやさしい自転車に乗りたくなるような「自転車がやさしく生きる街」を目指して自転車の交通環境の整備を進めます。	群馬県「21世紀のプラン」（案）
⑤	高松市内における自転車利用は、日常的な交通手段としてニーズが高く、さらには二酸化炭素排出抑制など地球環境への負荷の低減も期待されています。	自転車から始まるエコ高松（パンフレット）

しかし、国民の意識はかならずしも「環境」だけにあるわけでなく、以下のデータのように、国、自治体の呼びかけとはかなりのズレがあることがわかる。

＜自転車を利用する理由＞

	理　由	割　合（％）
1	自由度が高い	66.8
2	短時間で目的地に到達できる	61.0
3	コストがかからない	31.2
4	健康に良い	30.9
5	他の交通手段が不便	19.5
6	自転車そのものが楽しい	12.9
7	環境にやさしい	10.6
8	他の交通手段がない	9.1
9	その他	5.4
10	無回答	4.8

資料）旧総務庁交通安全対策室「自転車の安全かつ適正な利用の促進に関するアンケート調査」1999年6月）。自転車利用が盛んとされている仙台等7都市の住民合計2,100人（各都市300人）。回収率56.84％。

自転車通勤・通学を含めて、自転車の利用促進に関し、次のように提言する。

①国および地方公共団体は自転車利用の利点と効用を具体的かつ明快に示すこと

②国は自転車の走行環境を整備（第２章参照）しつつ、少なくとも自市区内では職場、学校へ直接、自転車通勤・通学するよう奨励すること（駅前放置自転車の削減にもつながる）

③国および地方公共団体の職員は自転車利用を率先して実行すること

④国および地方公共団体、企業はマイカー通勤から自転車通勤に切り替えた者に対し、通勤手当の割り増しなど経済的なインセンティブを与えること

⑤国は自転車通勤者の所得控除（所得税減免）、自転車購入費用の控除など税制面での優遇措置の導入を検討すること

⑥国および地方公共団体、企業は整備された駐輪場（シャワー、ロッカー、着替えスペースなどを備えた）を設置すること

⑦国は上記整備された駐輪場を設置する企業に対し、優遇措置を与えること

⑧鉄道事業者は自転車の車内持ち込みを促進するため、駅舎構造、車両編成（自転車専用車）などの変更に関する検討に取り組むこと

第5章　国の製品安全基準の早期確立

「フランスおよびEU加盟国の安全基準に適合していることを示す表示を義務づけ、抜き打ち検査で違反企業には罰金または営業停止処分」
(フランス)

「1984年に安全規格適合マークの貼付義務と不適合製品の販売禁止を盛り込んだ自転車安全規格を施行」　(英国)

１.「試買テスト」で欠陥製品多数

自転車産業振興協会（自振協）が2000年度に実施した「自転車メーカー・輸入業者に対する製品事故およびクレームの状況調査」によると、年間3,860件の製品事故・クレームが発生したという。その内訳は部品関係が最も多く、ついで組み立て、流通、設計関係の順になっている。また、同年度の製品事故そのものは経産省事故情報収集制度によるもの（21件)、メーカー・輸入業者を対象にした自振協調査によるもの（66件)、自転車小売店を対象にした自振協調査によるもの（48件）の計135件。事故原因は「欠陥」が108件、「誤使用」が15件、「その他」12件とされ、このうち、事故内容はフレームに起因するものが41件と最も多い。ここで言う「製品事故」とは、製品の欠陥等により人的被害または物的損害が生じた事故を指しているが、これら把握されている事故・クレーム情報は氷山の一角に過ぎない、というのが当研究会の認識である。

それを裏付けるのが、自振協と自転車協会が実施した2000年および2001年の「試買テスト」の結果だ。2000年には中国、台湾製の自転車計20台がテストされたが、両団体の報告によると、「輸入自転車の品質水準は、JIS D 9301等に基づく試験結果では、20台全てが総合判定として不合格であった」という。この報告は「商社等から流通業者に出荷される場合には品質面のチェックが疎かになり､重大事故につながる恐れがあると｣と指摘した。

2001年には国内メーカー産（18台)、輸入業者扱い（22台）の計40台を対象に「試買テスト」が実施された。その結果、国内18台のうち15台が固定力不足、フレーム強度不足とスポーク張力不足が各3台。一方、輸入業者扱い22台のうち、フレーム強度不足6台、スポーク張力不足5台、固定力不足3台という結果だったが、22台中8台（36％）は道交法で義務づけられている前照灯が装備されていなかったという。2001年の報告も「40台中18台の固定力の不足は重大事故につながりかねない」と言及するとともに、低価格帯の多くにフレーム等の破損が生じていることを示した。

日本の自転車に関する品質基準、安全基準には現在、JIS（日本工業規格)、SG（safety goods＝安全製品)制度、TS（traffic safety＝交通安全）制度などがあり、それぞれを認証する表示マークがある。JISマークを表示するには「JISマーク表示許可工場」として指定認定機関の認定を受ける必要がある（対象は完成車および部品)。2001年3月末現在で計89社、95工場に適用され、完成車ベースで約104万台（2001年）にJISマークが貼付されている。JIS規格は随時見直しが行われているが、近年、JISの試験基準にISO（国際標準化機構）基準を導入するなど、ISOの規格との整合をめざしている。

SGマークは消費生活用製品安全法に基づき、(財)製品安全協会が定めた認定基準に適合した完成車に貼付されるが、認定基準はJIS規格を準用。SGマークには対人賠償責任保険（限度１億円）がついている。2001年3月末現在のSGマーク登録工場は74社、85工場で、マーク貼付数は約136万台（2001年)。

また、TSマークは自転車安全整備士（2001年10月現在で57,778人）が使用過程車を点検、整備、安全の確認をした時に貼付され、補償内容により３種類の傷害および賠償責任保険が付加される。2001年のTSマーク貼付は約117万台。

こうした制度に基づき、国家公安委員会の「交通の方法に関する教則」では「自転車は、努めてTSマークとJISマークのついたものを使いましょう」と書かれているわけだ。

一方、自転車協会は2001年12月にJIS規格、ISO規格などをベースにドイツ規格（DIN）を一部採用した業界の自主基準である「自転車安全基準」※を定めた。今後はこの基準を協会加盟各社に社内規格作成の際のガイドラインとして活用するとともに、中国においても関係者を対象に講習会を開いているという。

※ 自主基準の内容については、参考資料「(社)自転車協会の自転車安全基準について」」（自転車安全基準作成委員会）を参照。

２．欧米における国の安全基準

日本とは異なり、欧米では自転車に関する国の安全基準が確立されている。

＜米国＞消費者製品安全法に基づくCPSC自転車安全基準が1976年に施行された。安全基準不適合製品は販売を禁止されるが、自転車に関する全責任は製造業者にあって、販売店には何ら責任が課せられない。米国消費者製品安全委員会は国内の製造業者と輸入業者が扱う自転車を対象に適宜、安全基準の適合状況を調査して、違反業者に対し指導するとともに、調査レポートを全対象企業や業界団体に送付して、安全基準の遵守を呼びかけている。

同委員会は1992年に実施した調査で、調査対象50社、119台のうち、20社、27台に安全基準違反があったと報告。これを全米ベースに換算すると、自転車を扱う全87社のうち46社、全販売量1,370万台のうち、81万台が不適合車ということになると指摘。1999年ー2001年5月までの約２年半の間に、実に50万台以上がリコールされた。2000年10月には一車種で22万台もがリコール対象になったが、これらの多くはマウンテンバイクが占め、中小企業の違反比率が高いという。

＜フランス＞1990年代初頭、中国およびインドネシアなどから廉価輸入車の急増に伴って製品事故が多発、消費者から批判の声があがり、政府は1996年に自転車の危険防止に関する政令を施行した。その主な内容は照明装置、反射機材装置の取り付けと、フランスおよびEU加盟国の安全基準に適合していることの表示、さらに、販売時における完全組み立て、完全調整、加えて取扱説明書の貼付—をいずれも義務づけている。これらに違反している製品は販売を禁止。監督官庁が抜き打ち検査を実施、違反企業に罰金を課す（重度の違反には営業停止処分)。政令施行後は量販店において消費者に対するアフタサービスが徹底されるなどの効果が出ている。

＜英国＞交通省は1983年、メーカーおよび輸入業者団体に規格の立法化を提案。当時、東欧やドイツなど外国からの廉価低品質品が乱売され、自転車の安全性に問題が生じていたため、メーカーは輸入車が規制されることを期待して、立法化を歓迎した。この結果、1984年に消費者安全法に基づく英国自転車安全規格（BSI）が施行された。主な内容は安全規格適合マークの貼付義務と不適合製品の販売禁止。BSIはISOの表現と技術内容に基本的に忠実に従っているという。国内で販売されるすべての自転車にBSIマークのシールが貼られている。

＜ドイツ＞運輸、建設、住宅省の報告書（1998年）は「自転車は交通手段であり、技術の賜物でもあり、また経済資産でもある」としたうえで、「自転車や子供用路上自転車をドイツの公道で使用する場合は、道路交通許可規則（Stvzo）の約定規則に沿ったものでなければならない」と強調している。また、「ドイツ規格（DIN79100-2）はドイツで最も重要な自転車技術に関する基準であり、連邦行政裁判所の見解によると、『技術に関して一般に認知された決まり』とされ、また、専門家の考えでは厳格な『技術基準』とされている。ドイツの規格がStvzoの中に受け入れられることによって、自転車の公交通での利用が認められることになる」と、自転車の技術基準を位置づけている。

なお、EUは自転車を含む全ての市場流通製品の安全対策を強化するため、2000年11月に「製品の安全性に関する理事会指令（1992年)」を改正、製品の一般的な安全の効果的か

つ首尾一貫した適用を助ける欧州基準（CEN）の制定を決定。これにより、自転車についても今後、EU統一の安全規則が制定・適用される見通しである。

以上のように、各国とも輸入自転車の増大に伴い、安全基準を強化してきたという経緯がみられるが、日本においても、輸入車の増加が安全基準論議に拍車をかけたと言うことができよう。実際、自転車協会は2001年9月に経産省に対し、消費生活用製品安全法に基づく「特定製品」(現在、乳幼児用ベッド、携帯用レーザー応用装置、登山用ロープ、家庭用の圧力鍋および圧力釜、乗車用ヘルメットの５品目)(注)の指定について検討するよう要望した。

しかし、経産省は「当面、国が設定しているＪＩＳの普及に努めるとともに、業界、消費者の動向を慎重に見きわめつつ､検討に当たりまずは製品事故の実態の把握に努めたい」という姿勢で、業界の自主基準での対応を柱に官民一体で取り組む意向を示している。

一方、この業界自主基準について、前述のように中国で講習会を開き、中国側に理解を求めているが、一部では「新たな基準には不合理なところが多く、その主な原因は日本側が自身の技術的優勢を利用し､盲目的に製品性能の限りない向上を求めているためであり、実際の使用に基づき実用的で合理的に制定した技術標準ではない」と、日本側の安全基準を非関税障壁ととらえる論調も散見される。このように、この問題は通商問題に発展する可能性もあることを念頭に置いておく必要がありそうだ。

確かに、消費生活用製品安全法に基づく「特定製品」とするには、メーカーによる完成車のみを対象にするのか、七分組みと言われる自転車販売店が顧客の要求に応えて製造する自転車をどう扱うのかといった課題を残しており、さらに議論を深める必要があると考える。

(注)　消費生活用製品安全法に基づく「特定製品」

消費生活用製品の中で、その構造、材質などからみて一般消費者の生命又は身体に対して特に危害を及ぼすおそれが多いと認められるものについては、国が「特定製品」として指定します。特定製品に指定された製品は、国の定めた技術上の基準に適合した旨のPSCマークがないと販売できず、マークのない製品が市中に出回った時は、国は製造事業者等に回収等の措置を命ずることができる。これらの規制対象品目には、自己確認が義務づけられている特定製品（登山用ロープ、家庭用の圧力鍋および圧力釜、乗車用ヘルメット）と、さらに第三者機関の検査が義務づけられている特別特定製品（乳幼児用ベッドと携帯用レーザー応用装置）がある。

３．リコール制度の検討

ことは国民の安全にかかわる問題である。食品や添加物、薬品などに関しては、輸入制

限、禁止措置になったケースはいくつか存在する。それとは直接対比できないとしても、自転車に関しても、厳格な安全基準のもとで判断されなければならないと考える。

その場合、現行の自主基準のままでよいのか、あるいは国際的に採用されているISO4210(自転車の安全要件)を基準として検討するか、それとも、一足飛びに日本独自のPSCマーク制度に移行するのか、早急に結論を出す必要に迫られている。万一、この過程で製品に由来する重大事故が発生した場合、行政の「不作為」が指摘される懸念もないではない。特に、2001年の試買テストでは国産の自転車にも欠陥が見つかったことに留意したい。

クルマに代わる交通手段としての自転車の利用促進には、自転車が安全な乗り物であることをアピールしなければならない。そのためにも、官民上げての安全基準の確立が急務である。まして、日本のように、先進国では例をみない、自転車の歩道走行が認められている場合､製品事故は自転車利用者のみならず､歩行者にも危害を加える恐れもあるから、その面からも考慮されなければならない。すなわち、いかなる基準を設けても、その基準が遵守され安全確保の実効性が担保されることが肝要である。当面の課題として、いかに廉価であって必要な完全性が確保された製品を販売することが､企業の当然の責務であり、これを怠れば重いペナルティが待ち受けていることを徹底すべきである。最近、自転車の安全性を訴えるコマーシャルが登場した。もちろん、きちんとした安全性を確認したうえで広告しているはずだが、消費者の安全意識の高まりに応えるうえでも、安全性のレベルを、消費者が客観的に評価できる仕組みが望まれる。まず自社製品がＪＩＳ規格レベルなのか､ＩＳＯのどのランクなのか､あるいは業界が自主的に設けた高いレベルにあるのか、★印や「安全トップランナー」制度といった一般に理解しやすい表示を工夫する努力を求めたい。また、国はこうした取り組みに積極的に関与していくべきだと考える。

機械工業製品である限り、完全な安全性を担保することは不可能だが、日常の整備・管理をおろそかにすれば、安全を維持することはできない。整備の重要性を利用者が真摯に認識するよう、官民双方の責務として啓蒙活動を恒常的に続けていく必要がある。業界は製品の不備、不具合を発見した場合、広く使用者に注意を呼びかけ、安全な製品に交換するリコール制度を早急に整備すべきである。業界がこれに取り組まないのであれば、国による指導、あるいは法制度による義務づけが必要となる。

４．提言

自転車法第13条（自転車の安全性の確保）には「国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする」とあるにとどまり、国レベ

ルの安全基準の設定を義務づけていない。しかし、試買テストの結果などを見ると、今後、自転車そのものの製品欠陥および整備不良による重大事故がかなりの確率で発生しうると考えねばならない。

国は既に発生した事故の状況を早急に把握するとともに、これに基づき、製品安全基準の見直し、民間における安全への取り組みの強化を図るべきである。自転車の製品事故が多発すれば、日常利用する交通手段としての自転車に対する国民の不信感を招き、強いては自転車の利用促進にブレーキをかけることになりかねない。

こうした認識から、次のように提言する。

① **国は自転車の製品としての安全性を高めるため、関係機関による製品安全テストを実施し、不備が認められたときはこれを積極的に公表するなどの措置を検討すべきである**

② **自転車の安全性を確保するため、国はＪＩＳ規格の安全性からの一層の改善に取り組み、製造・販売業界の自主的な努力がなおも不足している場合には、リコール制度の導入など新たに国レベルの自転車製品安全基準を検討すべきである**

③ **自転車を製造、販売、輸入する業者は購入者に対し、最低年１回の定期点検整備を勧奨すべきである。**

第６章　放置・盗難に一元対応できる登録制度

「電子タグに入力された登録者のデータを携帯スキャナーで読み取る」
(オランダ)

「レーザーで自転車に登録番号を刻印する新たな方式を採用」　(中国)

１．現行防犯登録の問題点

当研究会は2002年３月の報告書において、自転車を一元管理するため、「車籍登録」の義務化を中長期的に検討するよう提言した。これは自転車法(改正1994年)により防犯登録が義務化されたにもかかわらず、その実施率は約60％にとどまっているという報告があり、防犯上はもとより､放置された自転車の所有者の特定に支障をきたしているためだ。また、例え防犯登録されていても、自治体が警察に照会して情報を入手するまでにかなりの時間を要しており、その間、撤去された自転車は保管所で劣化を余儀なくされている。このため、自治体、警察の双方が情報を共有できる登録方式に一元化すべきだ、というのが当研究会の考え方である。

（参考）自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

第12条３項　「自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。」

第６条６項　「都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。」

日本にもかつて、自転車の「車籍登録制度」は存在していた。これは1872年(明治５年)に導入された自転車税に基づくものだが、1958年(昭和33年)に同税が廃止され、これに伴い､自転車鑑札制度(車籍登録)も消滅した。これに代わって登場したのが防犯登録制度で、それが法律で義務化されたのが1994年である。

防犯登録の貼付率(普及率)の推移は表２の通りである。

表２．防犯登録の貼付率（普及率）

年	国内向供給台数 (A)	ラベル交付枚数 （Ｂ）	貼付率(%) (B/A)
平５	8,222,080	4,185,347	50.9
6	8,598,413	4,972,349	57.8
7	9,506,951	6,302,359	66.3
8	8,616,639	6,369,864	73.9
9	8,250,149	6,193,603	75.1
10	8,238,373	6,271,458	76.1
11	9,138,921	6,557,085	71.7
12	10,015,294	6,716,576	67.1
13	11,275,844	7,183,266	63.7

（注）国内向供給台数（A）は、国内生産台数＋輸入台数で計算。ラベル交付枚数は、日本自転車軽自動車商協同組合連合会資料より。貼付率は、当研究会で計算した。

防犯登録が義務化された1994年(平成６年)から貼付率が57.8%に上がり、98年(同10年)には76.1%とピークに達したものの、その後は下降線をたどり、2001年(同13年)には63.7%(一部を除く)にまで落ち込んだ。残り36.3%は未登録ゆえ、住所、氏名が記載されていない限り、放置されていても所有者を確認することができないことになる。

防犯登録されていても、そのデータは警察が管理しており、自治体はそのつど警察に照会しなければならない。その期間は10日ないし20日間が平均とされ、それ以上を要しているケースもあると言われている。この実態が自転車法の言う「速やか」と解釈できるかどうか疑問だ。

これらの結果、撤去した放置自転車の保管期間が不必要に長期化するという現象をもたらしている。保管期間の長期化は保管台数の増加につながり、新たな保管場所の確保を自治体に要請するとともに、雨ざらしのままの長期保管は自転車の劣化を招き、リユース率を大幅に減殺してしまう。

防犯登録の実施率の低下について、東京都自転車商防犯協力会では「自転車専門店では100%貼付しているが、最近、通販や雑貨店で販売されるものや、パチンコの景品が増えており、これらの大半は無登録」と言っている。つまり、アウトサイダー経由の自転車が増加していることが無登録車の増大に結びついているという認識だ。

こうしたルートからの自転車は輸入品がその多くを占め、かつ、国産車に比べ価格も低廉という。従って、販売・提供する側の意識もさることながら、購入者(利用者)側の商品に対する価値意識が低く、盗難、放置に対する認識もそれほど高くないという傾向がままみられる。こうした状況にあっては、防犯登録の貼付率の向上には限界があるというべき

だろう。
一方、現行の防犯登録のデータ管理も問題を含んでいる。盗難の追跡は警察の領域としても、放置対策を担う自治体がいちいち警察に照会しなければデータを入手できないという現状は、いかにも不効率である。今や、警察データに依存した放置自転車対策は行き詰まっており、新たな発想の登録制度を打ち出すべき時期に来たと考える。

２．新たな海外の登録制度

オランダと中国で最近、新たな登録制度が導入された。いずれも盗難対策に主眼を置いているが、日本での放置対策にも応用できると考えられる。

＜オランダ＞自転車大国と言われるオランダは、自転車の盗難件数が多いことでも知られる。オランダ車両工業会(RAI)によると、2000年には77.5万台が盗難にあったという(同国保有台数は1650万台＝1998年)。このため、RAIは2002年から、電子タグ(固有番号を振った電子チップ)を利用した、新たな自転車登録システムをスタートさせた。
このタグは小さな発信器で、警察や中古自転車販売店が携帯スキャナーで登録者のデータを読み取ることができる(中古店には１台でも盗難車があると、全ての自転車が没収される)。製造工程中にカギの部分にDPC(盗難防止チップ)を組み込み、さらに、フレームのよく見える部分に剥がれにくいホログラム製ステッカーを取り付け、第三者に防犯システムを装着していることを明示。
製造された自転車には専用の登録カードがついていて、販売店はカギの部分についているDPCステッカーをカードに貼るとともに、購入者とともにカードに個人情報を記入、登録所へ送付すると、15日以内に購入者のもとに登録証明書が届くという仕組みだ。盗難に遭った場合、盗難届を出すと、データベースに送付され、全国のパトカーが情報を取り出すことができるようになっている。

＜中国＞自転車の登録が義務づけられているが、これが徹底せず、無登録の自転車が多数見受けられ、自転車盗難が多発する原因のひとつとされてきた。北京市では2002年７月から市内４区で自転車用プレートの交換・発行業務を開始、無登録自転車の取り締まりを強化している。別の市内４区では、これまで発行された自転車用プレートが全体の半分にすぎないため、早急に手続きをするよう呼びかけるとともに、今後は３回注意されても登録を怠った者から自転車を没収するという強硬手段を打ち出した。この新たな自転車登録証明書はレーザーで自転車に登録番号を刻印する方式で、この登録番号は登録プレートの番号および登録証明書の番号と一致していて、自転車と所有者の情報はパソコンに入力さ

れて管理される。この結果、登録業務が効率化され、時間も6ー7分に短縮されたという。
上海市でも盗難が多発しているが、不法駐輪も問題になっている、警察は無登録と不法駐輪の取り締まりを強化、2002年７月２日の一斉取り締まりで２万台の自転車を押収し、３万人以上に罰金を課した。押収自転車は60日間保管され、引き取り手がないと処分される。販売店、メーカーとも新車購入時に登録した場合は盗難保険をサービスしているが、こうした販促活動も手伝って、2002年１ー３月の登録台数は約42万台と、前年同期の４倍に達したという。

３．提言

東京・世田谷区では防犯登録とは別途に、区独自の登録制度の導入を検討している。自治体が独自に登録を行うという根拠は理解できるが、二重の登録の煩雑さを考えると、その経費、人員に見合う効果が期待できるか、疑問も残る。防犯の観点も含めて自治体が自転車登録を一本化するということになれば、おのずから事態は変わってくるが、これも全国あるいは地域ブロックの自治体が足並みをそろえて、情報をオンライン化しなければ実効はあがらないと考えられる。
むしろ、一元化した登録情報を自治体と警察が共有することにより、放置と防犯に同時に対応する方が早道と当研究会は考える。道路運送車両法では、「道路運送車両」とは、自動車、原動機付自転車および軽車両を指すとされ（第２条）、たとえば自動車については、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ、これを運行の用に供してはならないと定めている（第４条）。
一方、「軽車両」に関しては、人力若しくは畜力により陸上を移動させることを目的として製作した用具で、軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的とした用具と規定されているが（第２条４項）、政令で定めた軽車両の定義に、馬車、牛車、馬そり、荷車、人力車、三輪自転車（側車付の二輪自転車を含む）及びリヤカーとあるものの、ここには普通自転車は含まれていない。商用に使用する車両について定めた道路運送車両法の軽車両の定義に、普通自転車を加えることは難しいという指摘もあるが、クルマ同様の登録を義務づけるべきだとの議論もある。
現行の「防犯登録」を、防犯目的に絞らず、運用面にも視点を置いた制度に改正することが望まれる。当面は「防犯登録」を「自転車登録」としたうえ、登録カードの製造番号ないし登録番号を含む個人情報を電子情報化し、警察と自治体が共有する仕組みが現実的と考える。盗難車であるかどうかを判定するためには、引き続き警察と自治体の緊密な連携が必要であることは言うまでもない。

以上の検討を踏まえて、自転車の登録に関し、次のように提言する。

①防犯登録を改革し、電子情報として自転車の登録を行う者（非営利団体）を全国的な規模で整備する

②登録情報は自治体と警察が共有することを原則とする

③自転車登録に当たっては、自転車の製造、輸入、販売業者が打刻している製造番号を積極的に活用する

④唯一固有の製造番号が流布するまでは、個別の登録番号を付与して電子情報化し、中長期的には製造番号で所有者を特定するシステムを構築する

第７章　利用者の責務の明確化と教育・啓発の徹底

「小学４年生以上に自転車免許証を発行」　(東京・荒川区)

「自転車訓練課程を充実させる」　(英国自転車国家戦略)

「国家自転車教育カリキュラムの策定権限を交通省長官に与える」
(米国TEA-21st法)

１.「自転車免許証」という考え方

自転車法第21条(自転車等の利用者の責務)は「自転車を利用するものは、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない」とあり、同２項は「自転車等を利用するものは、自転車等駐車場以外の場所に自転車を放置することのないように努めなければならない」と定めている。

警察庁によると、2001年に全国で起きた自転車と歩行者の衝突事故は1,681件で、2000年の1,718件よりやや減少したものの、５年前の３倍と依然高い水準にある。事故を詳細に分析した(財)交通事故総合分析センターによれば、2001年の自転車衝突事故による歩行者の被害の内訳は、死者４人、重傷者167人、軽傷者1,405人となっている。

これを年齢層別にみると、加害者(自転車)側は13〜19歳が34％(578件)、一方、被害者(歩行者)側は65歳以上が37％(616件)となり、若者と高齢者による事故が多数を占める。これらの事故は歩道上が全体の14％で最も多く、次いで車道上が13％、横断歩道上が8％の順。自転車の歩道走行に問題が横たわっていることは事実だが、若者を中心にした自転車利用者側にスピードの出し過ぎ、歩行者への配慮の欠如、自転車の整備・点検を怠るなどルール違反があることは確かだ。とは言え、2001年に道交法違反で検挙された自転車利用者は94件にすぎない。

しかし、以上の事故件数は警察に届けられたものだけで、実際には相当数の事故やトラブルが発生していることは想像に難くない。こうした実態にかんがみ、当研究会は2002年３月の報告書において、小学校低学年時の教育カリキュラムに自転車教育を加えるよう提言したが、放置を含め自転車の安全走行に関する指導・教育を幼少期から徹底する必要があると考える。

東京・荒川区の小学４年生から中学３年生を対象にした「自転車免許証制度」は、先駆

的な試みとして評価されている。同区は2002年度から遠距離通学をする中学生に東京23区では初めて自転車通学を認め、対象の生徒に交通安全講習の受講を義務づけた。これを契機にして、小学４年生以上を対象にして、交通ルールやマナーを習得させ、免許証を発行することにした。区やPTA連合会、警察などで構成する推進協議会が講習を行い、筆記試験と実技講習を受講した児童、生徒に写真入りの免許証を発行している（高校生以上には修了証）。

これは歩行者ばかりでなく、対クルマによる交通事故の防止も視野に入れた試みで、同区では今後、成人にもこの制度を拡大する意向だ。講習修了者で構成する「交通安全見守り隊」を結成して、自転車の安全運転を働きかけるとともに、優良運転者表彰制度を設けることも検討している。警視庁ではこの試みについて、「子供の心は純真。自転車免許証を取得すれば、交通ルールを守ろうという意識が高まるはず。その場限りになりがちな安全教育より効果は大きい」と言っている。

2003年４月に東京・板橋区で自転車利用者を対象にした自転車安全利用条例が施行された。利用者に走行ルールの遵守を呼びかけるとともに、自転車による事故を防止しようというねらいだが、こうした条例の制定にも表われているように、自転車利用者の義務が厳しく問われていることを認識しなければならない。

２．米英では訓練・教習が利用の前提

英国自転車国家戦略は「自転車に関する子供教育の重要性」という項目で、次のように述べている。「子供の時代になされた肉体的活動が大人になって始められたよりは、より大人の生活において継続される可能性があるとすれば、子供たちの自転車の可能性は特に重要である。調査によれば、子供たちは一般的に自転車になかなか乗せてもらえない。自転車のセキュリティと交通安全性を再確認するとともに、そのもたらす利益と快適性の認識を確保するための明確なプログラムが必要である」。

こうした認識に基づき、戦略は学童の自転車利用を奨励し、可能にするという方針を掲げ、交通管理と通学路の安全対策を改善するとともに、自転車訓練課程を充実させることを求めている。そして、自転車通学の児童数を1996年時点より倍増させるという目標を掲げた。地方公共団体が自転車政策を展開する際のチェック項目にも、「学校への安全なルートと、学校での自転車のセキュリティは確保されているか」「子供の自転車訓練がなされているか」ということが明記されている。

一方、米国のTEA-21st法では、交通省長官に対して、路上教習コースを含んだ「国家自転車教育カリキュラム」を策定する権限を与え、法施行後１年以内にこのカリキュラムの写しを議会に報告することを義務づけた。そのための資金として50万ドルを認めている

(1202条e項)。また1201条では歩行者・自転車に対する安全対策や教育活動を交通高度化活動の対象に加えている。

このように、米英両国とも自転車を利用する際には、年齢を問わず訓練や教育を前提にしていることがわかる。これに対し、日本では乗り始めてから、改めてルールやマナーを身につけさせるという方策がとられ、それも中途半端な形で実施されているに過ぎない。このことは、自転車を交通手段として明確に位置づけていないうえ、利用者に「車両」の認識がないことに由来するものと考えられる。

3．提言

自転車利用者がマナーを身につけ、ルールを守ることで、自転車の安全性と価値と地位は一段と向上する。そのためには、幼児期からの教育、指導、啓発が欠かせない。交通手段として位置づけるからには、こうした段階を踏む必要があり、教育現場だけでなく、地域が一体となって、自転車利用者の責務を確立していくべきである。

こうした観点に立って、自転車利用者の教育、啓発に関して、以下のように提言する。

①制定されるべき自転車新法には、自転車利用者の権利と義務を具体的に明記し、違反者には行政罰を科すべきである

②小学校低学年のカリキュラムに、実地を含む自転車教育を加えるべきである

③自転車購入時に自転車講習修了証の提示を求めるなど、事前のチェックを検討すべきである

④公道上を安全に走行し、適切に駐輪することが自転車を利用する上で最低の責務であることを自覚させ、車両の定期点検・整備など、応分の負担によりルールを守る重要さを徹底させるべきである

第８章　「25年・25%(ニコ・ニコ)計画」に向けて

１.「歩行者・自転車特区」の提案

当研究会はクルマ社会から自転車社会への転換を視野に入れ、2025年時点における自転車の交通分担率を25％に引き上げる目標を掲げた。直近の1999年調査によると代表交通手段構成（交通分担率、全国、平日）は自転車15.4％、クルマ43.2％、公共交通（鉄道・バス）16.3％、自動二輪3.1％、徒歩21.9％となっている。このうち京都議定書第１約束期間（2008～2012年）中に自転車を4.6ポイントアップの20.0％に、公共交通を3.7ポイントアップの20.0％にそれぞれ引き上げる一方、クルマを8.2ポイントダウンの35.0％に引き下げる中間目標を示した。

さらに、2025年には自転車を99年比9.6ポイントアップ、クルマを同18.2ポイントダウン、公共交通を同8.7ポイントアップさせ、それぞれ25％に持っていこうというのが「25年・25％（ニコ・ニコ）計画」の目標である。これに伴い、運輸部門におけるクルマからの二酸化炭素（CO_2）排出量は概算で99年比10％程度削減されるという予測が成り立つ（詳細なシミュレーションは専門機関に委ねたい）。

しかし、自転車の分担率が減少、クルマの分担率が増加しつつある状況の中で、22年後とは言え、自転車が25％の分担率を達成することは容易ではない。第７章までに述べてきた通り、自転車の利用を促進するには、さまざまな課題があり、これらをひとつひとつ克服していかねばならないが、それでもなお、足りないものがある。それは自転車社会の具体的なイメージだ。

確かに、EU域内などを旅行すれば、それがどういうものか見聞することが可能だし、数々の出版物に写真入りで紹介されてもいる。しかし、国内で具体的なイメージを描くことは一般の人には困難と言わねばならない。それを可能にするのは、「歩行者・自転車改革特区」の設定ではないか、と考える。

この特区では、歩道は当然、歩行者と車椅子利用者専用であり、幹線道路の左側一車線は自転車と乗り合いバス専用になる。生活道路へのクルマの進入は原則禁止され（あるいはハンプやクランクを設置）、子供の遊び場として解放される。鉄道駅の前には駐輪場が設置され、道路の随所に駐輪ラックが配置されている。特区内にある企業や事務所は自転車通勤社員用のシャワーやロッカーのついた共同駐輪場の設置が義務づけられ、国や自治体がその費用の大半を助成する。

商店街も自転車で買い物に来た客にはクーポン券などのサービスを提供するとともに、共同で駐輪スペースを確保する。車線が削減されるため、路上駐車や路上荷捌きは不可能になるから、物流業者は共同の荷捌き場を確保しなければならない。鉄道事業者には乗客

のための自前の駐輪場の設置が義務づけられるとともに、車両に自転車を持ち込めるよう駅舎の構造を変えたり、自転車専用車両を連結する――。

これが「歩行者・自転車特区」のデッサンの一端だが、実は大半はすでにEUで実践されていることである。ただ、この特区は自転車社会のイメージ形成に大きく貢献することは間違いないだろう。特区内に入るクルマに課金(ロードプライシング)し、かつ、スピードを30km/h以下に制限すれば、クルマの抑制も可能になる。「歩行者・自転車特区」は人々でにぎわう、人間が主役の環境都市である。

2.「自転車ユーザーユニオン」の創設

「25年・25%計画」は法体系の整備や意識改革の掛け声だけでなく、国民運動レベルにまで高めていかねば実現はしない。そのためにはその核になる自転車利用者の組織化が不可欠である。自転車利用者の声を政策に反映させ、行政とともに自転車社会を築いていくことをめざす団体がEU内にはいくつかある。その一例として、ドイツのADFC(全ドイツ自転車クラブ)の活動を紹介しよう。

1979年に設立されたADFCは現在、10万人の会員を擁し、ブレーメン本部のほか、州レベルで16の支部がある。本部には５～７人の執行役員がいるほか、20人のアルバイトと５－７人がボランティアとして業務をサポート。執行役員は数学者や交通ジャーナリストなど多彩な顔ぶれで構成され、それぞれ「財政」「自転車と公共交通機関」「自転車観光」などの研究テーマを持つ。主な業務は①コンサルタント業務(自転車利用中の傷害に対する会員への保険の適用など)②連邦政府への政策提言、ロビー活動など③インターネット、プレスリリース、雑誌発行などの広報活動――である。

会員は個人(年間会費72DM=約4,300円)と家族(同90DM=約5,400円)に限られ、年間250万DM(約１億５千万円)の予算でまかなわれている。国や地方公共団体からの補助は受けていないが、イベント開催の際などにポスターなどの物的援助は時々受けるという。ADFCでは自転車に関する政策変更や地方公共団体の優れた自転車交通政策などの情報を共有するため、自治体向けの小冊子を不定期に発行。連邦政府の「国家自転車利用計画」や「自転車交通状況に関する第１報告書」作成時に資料提供や提言を行った。ADFCは今後８年間で自転車の利用率を12%から25%以上に引き上げることを目標にしているが、連邦政府もこの目標を追認している。

このような自転車利用促進をめざす利用者団体はドイツのほか、オランダ、デンマーク、スイスなどにも存在、これら各国の組織をまとめるEuropean Cyclist Federation (ECF)がベルギーのブリュッセルにあり、国や地方公共団体の自転車施策を推進する大きな原動力になっている。自転車利用者こそが自転車の効用や利点を知り尽くしているという自負

がそこにはあり､行政や地域住民と一体になって自転車社会の形成をめざしているわけだ。日本にもこうした組織を結成しようというのが､「自転車ユーザーユニオン」構想である。

日本にもすでに地域で自転車の利用促進をめざす市民団体、NPO、NGOが存在し、自治体との意見交換を積極的に行っている団体も少なくない。当研究会ではこれらの団体を結集するとともに、同様の考えを持つ個人に幅広く呼びかけ、ユニオンの結成をめざす考えである。ユニオンは政策提案のみならず、刻々と変わる自転車事情に対応して、行政、地域住民、商店街などと交流することで、自転車利用の定着と自転車政策のさらなる前進を促す組織と位置づけられる。

こうしたユーザー団体の果たす役割は大きく、この組織の結成が新たな自転車社会を切り拓く中核になりうると確信する。

自転車活用推進研究会2003年研究報告・提言一覧

１．自転車政策の総合化と一元化

①新法では自転車を「環境」「経済」「健康」に適した「交通手段」（４ｋ）として明確に位置づけたうえ、自転車の利用促進を目的にした国レベルの総合計画を策定するよう義務づける

②上記総合計画には、「利用促進」「走行環境整備」「交通安全」「放置対策」のすべてを盛り込む

③自転車担当主務大臣を任命して、関係省庁(内閣府、国土交通省、経済産業省、環境省、文部科学省、厚生労働省、総務省、警察庁など)の自転車施策を調整するポジションを規定し、その部署の予算と権限を明確にする

④地方公共団体は国の総合計画に沿って、地域の実情に応じた総合計画を策定することができる

⑤新法には達成目標年次交通分担率を明記し、順次見直していく

⑥新法は時限立法とし、情勢の変化に伴い新たな法律に引き継ぐ

２．道路の再配分で走行空間を確保

①原則車道走行に向けて、道路区分の再配分(クルマ、自転車、バスの共用)、および自転車走行区分の明確化

②上記により、道交法第63条の４(普通自転車の歩道通行)の段階的廃止を検討

③自転車、バス走行空間におけるクルマの駐停車と荷捌きの禁止

④路上有料駐車施設(コイン式パーキングメーター)の廃止

⑤市街地における車の速度を30㎞/h以下に制限

⑥生活道路へのクルマの進入制限

⑦道路上における歩行者・自転車に対するクルマ運転者の義務を自動車教習所等において徹底的に教育すること

３．放置誘因事業者に駐輪場設置を義務化

①鉄道事業者の社会的責務として、駅前駐輪場設置の義務化を明記する

②国は大量の駐輪需要を生じさせる施設の駐輪場設置を促進し、需要量を５年以内に充足させるため、土地の確保と駐輪設備の整備に80％以上の補助を行うこと

③鉄道事業者は、自転車の利用促進と放置削減を図るため車内への自転車持ち込み制度を早急に検討し、実施すること

４．自転車通勤の奨励で活用推進

①国および地方公共団体は自転車利用の利点と効用を具体的かつ明快に示すこと

②国は自転車の走行環境を整備（第２章参照）しつつ、少なくとも自市区内では職場、学校へ直接、自転車通勤・通学するよう奨励すること（駅前放置自転車の削減にもつながる）

③国および地方公共団体の職員は自転車利用を率先して実行すること

④国および地方公共団体、企業はマイカー通勤から自転車通勤に切り替えた者に対し、通勤手当の割り増しなど経済的なインセンティブを与えること

⑤国は自転車通勤者の所得控除（所得税減免）、自転車購入費用の控除など税制面での優遇措置の検討に取り組むこと

⑥国および地方公共団体、企業は整備された駐輪場（シャワー、ロッカー、着替えスペースなどを備えた）を設置すること

⑦国は上記整備された駐輪場を設置する企業に対し、優遇措置を与えること

⑧鉄道事業者は自転車の車内持ち込みを促進するため、駅舎構造、車両編成（自転車専用車）などの変更に関する検討に取り組むこと

５．国の製品安全基準の早期確立

①国は自転車の製品としての安全性を高めるため、関係機関による製品安全テストを実施し、不備が認められたときはこれを積極的に公表するなどの措置を検討すべきである

②自転車の安全性を確保するため、国はＪＩＳ規格の安全性からの一層の改善に取り組み、製造・販売業界の自主的な努力がなおも不足している場合には、リコール制度の導入など新たに国レベルの自転車製品安全基準を検討すべきである

③自転車を製造、販売、輸入する業者は購入者に対し、最低年１回の定期点検整備を勧奨すべきである。

６．放置・盗難に一元対応できる登録制度

①防犯登録を改革し、電子情報として自転車の登録を行う者（非営利団体）を全国的な規模で整備する

②登録情報は自治体と警察が共有することを原則とする

③自転車登録に当たっては、自転車の製造、輸入、販売業者が打刻している製造番号を積極的に活用する

④唯一固有の製造番号が流布するまでは、個別の登録番号を付与して電子情報化するが、中長期的には製造番号で所有者を特定するシステムを構築する

７．利用者の責務の明確化と教育・啓発の徹底

①制定されるべき自転車新法には、自転車利用者の権利と義務を具体的に明記し、違反者には行政罰を科すべきである

②小学校低学年のカリキュラムに、実地を含む自転車教育を加えるべきである

③自転車購入時に自転車講習修了証の提示を求めるなど、事前のチェックを検討すべきである

④公道上を安全に走行し、適切に駐輪することが自転車を利用する上で最低の責務であることを自覚させ、車両の定期点検・整備など応分の負担によりルールを守ることの重要さを徹底させるべきである

＜参考文献＞

自転車産業振興協会「自転車統計要覧第 36 版」（2002 年９月）

同「自転車の消費者ニーズ調査報告書」（2001 年 12 月）

同「TRADE BULLETIN」
No.775(2001 年 11 月)、No.778(2002 年 4 月)、 No.780(2002 年 7 月)

古倉宗治「欧米自転車先進諸国の自転車政策について」
（「自転車バイク駐車場」2002 年 5 月～12 月号）

同「環境にやさしい街づくりが期待される米国の道路施策予算の状況について」
（「アーバンスタディ」2001 年 10 月号）

同「欧米の自転車政策について」（同 2002 年１月号、４月号、７月号、10 月号）

市川嘉一「曲がり角迎えた自治体の放置自転車対策」（「日経地域情報」No.396）

参考資料　「(社) 自転車協会の自転車安全基準について」

自転車安全基準作成委員会

日本の自転車は世界的に見ても品質が高く、そのためユーザーは自転車を購入する際に強度や安全性については熟考せずに、デザインや性能、価格だけで選択することができた。ところが近年、安価な自転車に触発され自転車の低価格競争に一層の拍車がかかり、それに伴う品質の低下と事故の増加が危惧されている。このまま放置すれば、業界全体がユーザーからの信頼を失いかねない。そこで（社）自転車協会では、業界の自主基準である自転車安全基準の見直し作業に着手したが、その中で、協会の理念である安全性と環境保護に配慮した丈夫で長く乗れる自転車を信条とし、消費者の安全を第一に図るべく、ＤＩＮ規格並みの基準設定を目指した。

そして、7回の話し合いを経て基準案が策定され、承認されたものであるが、今回の改正により、強化された部分を含めて簡単に紹介する。

（１）自転車安全基準の原則

・この安全基準は、一般用自転車（スポーツ車、ＭＴＢルック車、折りたたみ車、シティ車、実用車、子供車)、幼児用自転車、電動アシスト自転車に適用する。本格的ＭＴＢ、ロードレーサー、トラックレーサー、ＢＭＸ車、タンデム車、オーダーメイド車には適用しない。[安全基準第２項]

・部品は日本工業規格（ＪＩＳ）によるか、又はこれらの日本工業規格に定めるものと品質が同等以上のものを用いる。[4.2]

・ＪＩＳ規格が同等かそれ以上の基準に改められたときは、本基準もそれに従い変更される。

・自転車は自転車組立整備士か同等の技能を有するものにより、完全に組み立てられた状態で消費者に引き渡す。[1]

（２）フレーム

・フレームについては、ＪＩＳの耐振性試験に加え、ＤＩＮ規格のフレーム動的試験を実施する。[5.9.1(1)，DIN規格，ISO　DRAFT]

・前ホークを前後車軸が水平になるように平らな金床で支え70kgのおもりを立パイプ上端に固定し、前ホークの先端を落下高さ300mm（ダイヤモンド形以外は250mm）まで引き起

こし、金床上に2回繰り返し落下させたとき、各部に著しい破損を生じてはならない。
・一般用自転車に使用する前ホークは、ハブ軸に±440N（鉄系，非鉄系は±600N）の荷重を50,000回加えても、き裂、折損が生じてはならない。［5.4.2，ＩＳＯ規格］

（3）ハンドル

・ハンドルバーとステムの固定強度は、最大トルクが生じる方向に及び位置に、片側に付き220N、もしくはバーとステムの組み付け部に60N・ｍのトルクを加える方式のうち、より厳しい条件で実施する。［5.3.2(1)，DIN規格］
・引き上げ棒を適切な締付けトルクで締付けた状態で、ハンドルバーに25N・mのトルクを加えたときにハンドルステムはホークステムに対し動いてはならない。［5.3.2(2)，ISO規格］
・ハンドルバーの先端から50mmの位置に50Jの衝撃力を加えたときに、破損、き裂が生じてはならない。［5.3.3，DIN規格］
・ハンドルはJIS D9412 4.6の規定による繰返し荷重試験又は耐振性試験を行ったときに各部に異常を生じてはならない。［5.3.3，ISO規格］
・にぎりは、60℃の温水に4時間以上浸せきした後、100N以上の離脱力に耐えなければならない。［5.3.3(5),JIS改正原案］

（4）車輪

・前輪用どろよけの後端から20mmの位置に80Nの荷重をハブ軸方向に加えたときにどろよけが車輪に接触する場合は、どろよけがタイヤに巻き込まれたり、円滑な操縦を妨げないよう措置する。［5.18，DIN規格］
・前車輪の固定をハブナットによるものでは、ハブナットを360度緩めて前車輪に質量12kgのおもりを1分間吊り下げたとき、前車輪が前ホークから外れてはならない。［5.5.6(2)］
・車輪の縦振れ、横振れは1.5mm（幼児車用は2mm）を超えてはならない。［5.5.1,旧JIS］
・タイヤと、フレーム体または前ホーク各部（装着された部品も含む）との間には2mm（ＭＴＢ類形車3mm）以上のすきまがなければならない。［5.5.2］
・車輪中心面に対して垂直に、リムの一点に300N（スポーツ車用は180N）の力を1分間加えたときに永久変形量が1.5mm以下であること。［5.5.4］
・張力が1400N以上もしくは200N以下のスポークがあってはならない。［5.5.3］
・後車輪用のハブは180kg、前車輪用のハブは120kgのおもりをのせて100,000回転させる耐久試験を実施する。［5.5.5，JIS改正原案］
・タイヤの表示空気圧の150%の空気圧を加え5分間放置したときに、タイヤのリム外れ及

び車輪体に著しい異常を生じてはならない。［5.6.2］
・合成樹脂一体車輪は60℃で１時間保ったとき、タイヤのリム外れがなく、かつ、リムの膨れは2mm以下でなくてはならない。［5.6.2(2)］

（５）サドル

・サドルを振動試験機に取り付け、トップ上面に80kgのおもりを載せて、振幅16mm、150rpmの振動を120,000回加える振動試験を実施する。［5.10.3］
・シートポストの強度にISO規格を含める。［5.10.4，ISO規格，JIS改正原案］
・サドル座面に垂直で下向きの680Nの力を端から25mm以内の箇所に加える。次いでサドル座面の水平方向に220Nの力をサドルの前後端から25mm以内の箇所に加えたとき、やぐらとシートポストとの間、又はシートポストとフレームとの間に動きを生じてはならない。［5.10.2，ISO規格］

（６）ペダル、ギヤクランク、チェーン、フリーホイールの駆動部品

・自転車の各部を固定する取り付けねじ類は、十分な固定力が得られる長さではめ合い、使用中に容易に緩まないように締め付けなければならない。
・使用されるチェーン、クランク、クランク軸、ハンガ部品に試験用ペダル軸を組み合わせ、ＩＳＯに規定されたクランク組立品の疲れ試験と同じ方法で試験を行う。また、引き続きクランク上げ角が35度となるよう組み換え、25,000回試験を行う。［5.8.3(2)，ISO規格，シマノ社内規格］
・ペダル体をペダル軸から引き抜く方向に500N（子供車は300N）の荷重を2分間加えたとき、ペダル体にき裂、折損などが生じてはならない。［5.8.1(1)，DIN規格］
・ペダルの踏面に60J（子供車は36J)、側面に10J（6J)、斜め30度方向から10J（6J）の衝撃力を加えたとき、ペダル軸、ペダル体にき裂、折損などが生じてはならない。［5.8.1(2)，DIN規格］

（７）ブレーキ

・ブレーキ制動性能規定をＤＩＮ規格並に強化。［5.2.5，DIN規格］
・ブレーキレバー先端から25mmの位置に10Jの衝撃力を与えたときに、ブレーキレバーが破損してはならない。［5.2.2(4)，DIN規格］
・ブレーキレバーブラケットに7N･ｍのトルクを加えたとき、ハンドルバーに対して動いてはならない。［5.2.2(3)，DIN規格］

・ブレーキワイヤーのインナ及びニップル部の破断強度は1.5kN（MTB類形車は2kN）以上でなければならない。[5.2.4(2)]
・ブレーキワイヤーは質量15kgのおもりを吊り下げた後ブレーキレバーを25mmのストロークで10,000回（MTB類形車は100,000回）引いたときに、ニップル部が脱落し、又はインナが破断してはならない。[5.2.4(3)]

（８）付属品など

・自転車には通常の乗車走行及び取扱操作で人体に危害を及ぼすおそれがある鋭いかど、とがり、ばり、かえり、露出した堅い突起物があってはならない。[5.1.2,5.1.3]
・取り付けねじ類は、おねじが締付相手部分（ナット面など）から、ねじの外径以上に長く突き出してはならない。[5.1.3, ISO規格]
・自転車の各部を固定する取り付けねじ類は、十分な固定力が得られる長さではめ合い、使用中に容易に緩まないように締め付けなければならない。[5.1.5]
・自転車には、見やすい箇所に容易に消えない方法で、製造業者名及び車体番号を表示する。[8.1]
・自転車には取扱上の注意事項を明示した取扱説明書を添付する。[9.]
・リヤリフレクタの光軸又は主光軸は、自転車の進行方向に対し平行で上下左右に5度以上の傾きがあってはならない。[5.12.2]
・自転車に使用するボルト、ナット、小ネジ等のねじ部品については、日本車両検査協会作成の自転車整備作業安全基準で規定されたねじの標準締付けトルクの150%のトルクを加えても壊れないこと。また、ネジ部を締め戻したとき、おねじとめねじのねじかん合は円滑であること。[ISO　ハンドルステムの引上棒]
・ＪＩＳに規定のない合成樹脂製部品（チェーンケース，バスケット，ギヤカバー，ドレスガード）については-20℃で30分間保冷した後に、1mの高さから36gの鋼球を落下させる衝撃試験を実施する。[5.16]
・停車時や走行中に自動又は手元で点灯操作ができる前照灯の装着義務づけ。[5.12.1(1)]
・サイドリフレクタを取り付ける場合は、自転車の側面又は車輪の2ｶ所に装着する。[5.12.2(4), JIS改正原案]
・突起物の規定をＩＳＯ規格に合わせ変更。高さが8mm以上ある堅い突起物は端部を丸める。サドル前端から前方300mmの間で、フレームの上パイプ、メインパイプ等に突起物があってはならない。[5.1.3, ISO規格]
・めっき及び塗装を施した面には、素地の露出、はがれ、さび、その他著しい欠点があってはならない。
・取扱説明書の規定をJIS規格に整合化［9.］

・歩行者に危害を及ぼす恐れのある突出物の装着の禁止
・ハブステップの使用禁止の注意
・適合するリヤキャリヤの容量クラスの表示
・走行中に幼児用シートに乗車した幼児の足などが前輪に巻き込まれないよう防護することを記載
・適応乗員の身長、体重等の体格
・はめ合わせ限界標識を超えて調整しないこと
・クイックレリーズハブの使い方
・タイヤの推奨空気圧
・折りたたみ又は分割式自転車の分解及び固定方法の説明と注意
・購入２ヵ月以内に販売店における点検
・購入後１年ごとの販売店における点検
・お客様相談窓口の住所、電話番号等